À LA LOUPE : OPEL **REKORD** p. 48 QUATRE PORTES 1960

GAZOLINE

VIVRE A… …E ANCIENNE

Mensuel - Volume 24 - Numéro 257 - Juillet 2018 - 4,20 € - ISSN 1262-4357

25 PAGES TECHNIQUES

LANCIA FULVIA COUPÉ
Démontage environnement moteur [2] p. 84

FIAT 500
Remontage de la boîte de vitesses [1] p. 92

RESTAURATION p. 100
Goggomobil TS 250 [2]

FICHES PRATIQUES p. 109
Réfection d'un carburateur Solex 35 PHH [7]

p. 24
VOLKSWAGEN 1302 L

ITINÉRAIRE BIS p. 68
AVEC ROAD BOOK
LA SAÔNE-ET-LOIRE

p. 16
ALFA ROMEO 2600 STUDIONOVE

p. 40
PANHARD DYNA X CABRIOLET

ESSAIS

DIATTO TIPO 20A TORPÉDO p. 32

5 AUTOS POUR ALLER À LA PLAGE p. 56

MINI MOKE
CITROËN MÉHARI
AUTOBIANCHI BIANCHINA EDEN ROC
SIATA SPRING
RENAULT 4 PLEIN AIR

4 JUILLET 1957 : PASSER SON TOUR ■ PROJETS SECRETS : LA RENAULT 4 DU FUTUR (NOM DE CODE X-45) ■ **PORTRAIT : ATELIER MINOR DENT REPAIR [USA]** ■ COLLECTIONS DU MONDE : SEAT FAMILLE SANCHEZ [ESPAGNE]

VW 1302 L • ALFA 2600 STUDIONOVE • DYNA X CAB • DIATTO TIPO 20A TORPÉDO • OPEL REKORD • 5 AUTOS POUR LA PLAGE

http://gazoline.net

M 05076 - 257S - F: 4,20 € - RD

France - Andorre : 4,20 € • Belgique - Luxembourg : 4,90 € • Suisse : 8,20 FS • Autriche : 6 € • Italie - Espagne - Portugal - Grèce - Roumanie : 5,70 € • Nouvelle-Calédonie - Polynésie : 800 XPF • Guadeloupe - Martinique - La Réunion - Guyane : 5 € • Mayotte : 6,20 € • Maroc : 60 DH

13 ET 14 OCTOBRE 2018

PARC DES EXPOSITIONS
PARIS LE BOURGET

AUTOMÉDON

18E SALON AUTO-MOTO COLLECTION ET PATRIMOINE

9H - 19H
ENTRÉE (+DE 12ANS) 14€

PLUS DE 300 STANDS PROFESSIONNELS ET CLUBS

(PIÈCES, SERVICES, DOCUMENTATION, VENTE VÉHICULES, DIVERS ET VINTAGE)

Réservation & Renseignements : 01 64 46 52 22 | wwww.automedon.fr

Paris Le Bourget · NITRO MAGAZINE · Le Journal de l'Automobile · la vie de l'AUTO · GEFCO · BRITISH · YOUNGTIMERS · Hommell · Rétro Passion

GAZOLINE

VOLUME 24 - NUMÉRO 257
Date de parution
26 juin 2018

ADMINISTRATION
Gazoline est édité par HB Publications (Société du Groupe de Presse Michel Hommell), SARL au capital de 56.000 €
Siège social
48-50 boulevard Sénard
92210 Saint-Cloud
RCS Nanterre 479348468
Principaux actionnaires
Michel Hommell, SMA
Président Directeur Général
Michel Hommell
Directeur Général
Jean-Claude Lebon
Directeur de la publication
Michel Hommell

RÉDACTION
48-50 boulevard Sénard
92210 Saint-Cloud - T.01.47.11.20.00
Internet : http://gazoline.net
e-mail : ecrire@gazoline.net
Comité de rédaction : Michel Hommell, Jean-Jacques Dupuis, Jean-Louis Loubet
Rédacteur en chef : Stéphane Guitard
Maquette : Olivier Mincheneau
Secrétariat de rédaction
Céline Mangin (1re secrétaire) et Stéphane Tudela
Conseiller technique : Philippe Sauvat
Ont collaboré à ce numéro :
Christophe Bonnaud, Hugues Chaussin, Jean-Luc Delvaux, Rodolphe Goupil, Stéphane Guillou, Gaëtan Lamarque, Jean-Louis Loubet, Jean-Marc Navarro, François Roussel, Marco Visani
Informatique éditoriale
DSI : Christophe Denis assisté de Francine Barrillet
Directeur technique adjoint
Dominique Leblay
Responsable des développements informatiques
Patrick Surbled
Support technique : Cédric Liénhardt
Responsable pôle digital
Hélène Regnaud
Chef de projet web
Sabine Gros-Lafaige
Responsable petites annonces
M-B Pinheiro - T. 01.47.11.20.42
Responsable promotion et partenariats
Karine Leade - kleade@hommell.com
T. 01.47.11.22.39

PUBLICITÉ
Darius Média
7 rue Saint-Eloi, 49300 Cholet
T. 06.22.04.17.83
Directeur de la publicité
Morgan Fonteneau
morgan@dariusmedia.fr

ABONNEMENTS VPC
T. 01.45.36.20.22
Directrice marketing clients
Sabine Aguera
Responsable marketing direct
Carène Petit
T. 01.47.11.22.97

Distribution Presstalis
Responsable ventes
Alexandre Campi - T. 01.47.11.20.12
assisté de Nicolas Mayolle
T. 01.47.11.20.11
Pour les diffuseurs belges
Tondeur Diffusion
9 av. Van Kalken, 1070 Bruxelles
T. 02.555.02.21 / press@tondeur.be

Fabrication : Loïc Rossigneux
Impression : BLG Toul
ZI de la Croix-de-Metz - 54200 Toul
Imprimé en (*printed in*) France.
Dépôt légal à parution.
Commission paritaire
N° 1221 K 86469. ISSN 1262-4357

La rédaction n'est pas responsable de la perte ou de la détérioration des textes ou photos qui lui sont adressés pour appréciation. La reproduction, même partielle, de tout ou partie du matériel publié dans le magazine est interdite.

Crédits photos couverture : Hugues Chaussin, Pierre-Yves Gaulard, Isola Press, Gaëtan Lamarque, Jean-Marc Navarro, Brian Snelson et Chixoy/Wikimedia Commons et Renault Communication

SOMMAIRE GAZOLINE N° 257

LE BULLETIN D'ABONNEMENT EST EN PAGE 113

Courrier des lecteurs 4
Vive les mariés 7
Gazoline en voyage 8

ACTUALITES
4 juillet 1957 : passer son Tour 10
La boîte à bouquins 11

PROJETS SECRETS
Nom de code X-45 : La Renault 4 du futur 12

HORS-SÉRIE
Alfa Romeo 2600 Studionove : rends-moi mon scudetto ! 16

REDECOUVERTE
Volkswagen 1302 L : new Beetle 24
Panhard Dyna X Cabriolet : quel panard ! 40

VINTAGE
Diatto Tipo 20A Torpédo : la triste vie d'une bourgeoise 32

A LA LOUPE
Opel Rekord quatre portes 1960 : un air d'Amérique 48

COUPS DE CŒUR
5 autos pour aller à la plage 56
Autobianchi Bianchina Eden Roc : pocket cab' 58
Citroën Méhari : antidote à la morosité 60

Mini Moke : la petite frimeuse 62
Renault 4 Plein Air : une Quatrelle dans le vent .. 64
Siata Spring : pour prendre des couleurs 66

ITINERAIRE BIS
La Saône-et-Loire : la balade à remonter le temps 68

PORTRAIT
Atelier Minor Dent Repair [USA] : un vivier de muscle cars 76

COLLECTIONS DU MONDE
Seat famille Sanchez [Espagne] : pèlerinage en "Seatie" 80

RESTAURATION
Lancia Fulvia Coupé Rallye 1.3 S [8] : démontage environnement moteur [2] 84
Moteur-boîte Fiat 500 [7] : remontage de la boîte de vitesses [1] 92
Goggomobil TS 250 [2] : chirurgie faciale 100

TECHNIQUE
Bonnes adresses, nouveautés et refabrications 104

FICHES PRATIQUES
184. Réfection d'un carburateur horizontal Solex 35 PHH [7] 109

AGENDA
A partir du 27 juin 114

PETITES ANNONCES
Annonces classées 120
Carnet d'adresses 124

MINIATURES
Les nouveautés du mois 142

GAZAFOND
Est-ce que j'ai l'aileron ? 146

suivez Gazoline sur
PRATIQUE l'Appli
hommell-magazines.com
Géolocalisez le marchand de journaux qui vend Gazoline là où vous êtes !
Téléchargez l'Appli ou flashez le QRcode
Forums de discussions L'Agenda en direct http://gazoline.net Les petites annonces L'Annuaire en ligne
Available on the App Store
Google play

CES PAGES SONT LES VÔTRES

Pour nous écrire ou nous envoyer vos photos, deux solutions :
- Par mail à : *ecrire@gazoline.net.*
- Par courrier à : Gazoline - Courrier des lecteurs - 48-50 bd Sénard, 92210 Saint-Cloud.

LE DESSIN DU MOIS par François Roussel

QUAND **BEETLE** DÉPASSA **TIN LIZZIE**

Quel rapport peut-il y avoir entre une Ford T et une Volkswagen "Coccinelle" ? Eh bien tout d'abord, le sinistre dictateur a voulu donner aux Allemands la version germanique de la Ford T. Ce fut elle. Ensuite, cette dernière dépassa, le 17 février 1972, le record de modèles vendus détenu à l'époque par une certaine Ford T. Toutes deux ont fait leur cinéma, puis sont devenues des légendes.

KESAKO

RÉPONSE

Nous avons reçu une avalanche de réponses concernant notre camion nacelle mystère du n° 255. Celle de Jean-Luc R. nous semble la plus complète. La voici :
« Barreiros, une marque/usine espagnole de tracteurs et utilitaires, passa des accords avec Chrysler/Dodge dans les années 60 afin de produire des Dodge pour l'Europe. Barreiros fut vendue "à la découpe" dans les années 70, et c'est Renault qui reprit la gamme utilitaires/poids lourds. De fait, la marque au losange commercialisa des utilitaires Renault sur une base Dodge ! Le modèle photographié est donc un Renault/Dodge/Barreiros 50, souvent à moteur Perkins 4.2. La production du modèle s'est ensuite poursuivie... en Chine ! » Bernard nous précise quant à lui que « ce véhicule était fabriqué à Dunstable – Angleterre –, dans l'usine rachetée par Renault Véhicules Industriels que j'ai fermée en 1994 alors que j'étais le DG de Renault Véhicules Industriels UK ». Un grand merci, donc, à Jean-Luc et Bernard, mais aussi à Guillaume, Franck, Jean-René, l'abonné 612 (!!!), Philippe...

SUR VOTRE ALBUM

PASSION HÉRÉDITAIRE

Je vous adresse cette photo non pas à cause du modèle de l'auto, mais plutôt à cause de son chauffeur. Il s'agit de Gaël, mon fils, qui se promène en ancienne depuis l'âge de la poussette jusqu'à ce qu'il commence son apprentissage en conduite accompagnée, puis en tant que jeune conducteur sur mes véhicules (Traction, Citroën B14 et Autobianchi A112). J'ai bien eu quelques réticences lorsque j'entendais grincer les boîtes de vitesses, mais aujourd'hui, il maîtrise l'art du double débrayage ! J'espère que le virus l'a bien contaminé (j'ai tout fait pour) et que la relève est assurée. On voit si peu de jeunes au volant d'autos d'époque.
Carole Quememer, internaute

Bravo à Gaël pour sa persévérance et à ses parents pour leur confiance et leurs encouragements.

ByAUTOPASSION

we've Flat4 you since 1984

ENTRETIEN - RESTAURATION - VENTE DE PIECES

www.byautopassion.com

+33(0)4 74 87 05 41

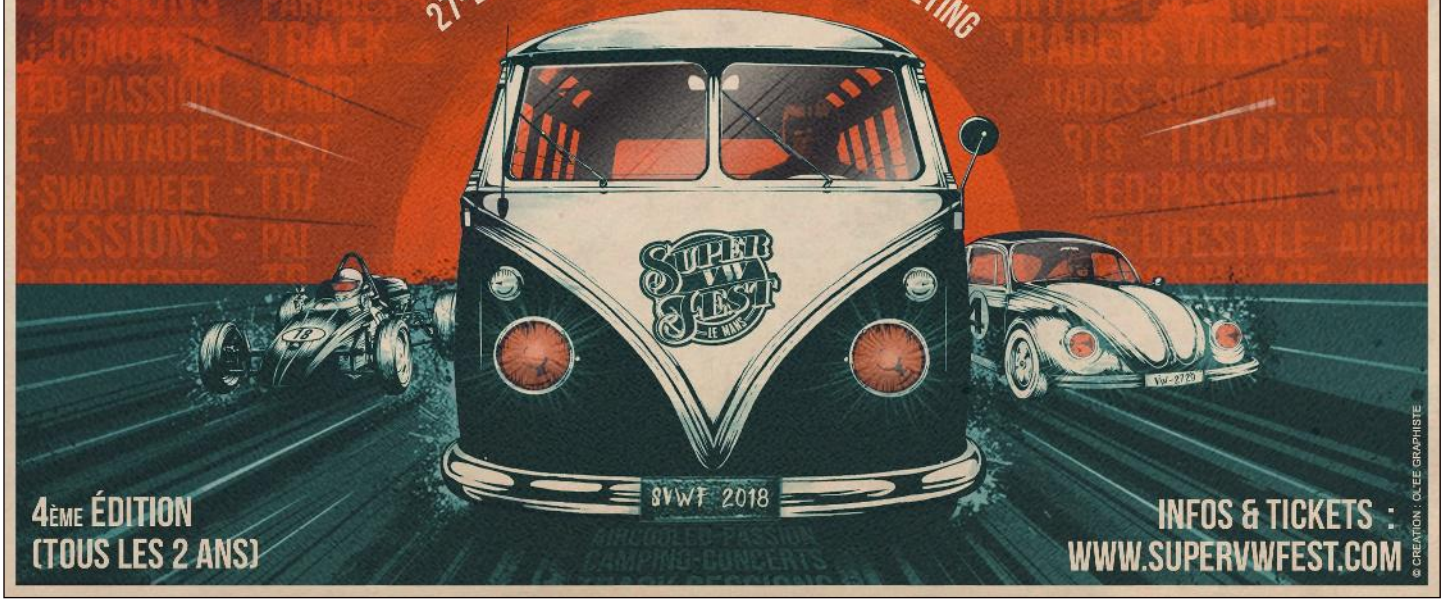
CHAVANAY- FRANCE

CIRCUIT DES 24 HEURES DU MANS

SHOW PISTE
CONCERTS
PARADES
DRIVE IN

SUPER VW FEST #4

27-28-29 JUILLET 2018 / AIRCOOLED MEETING

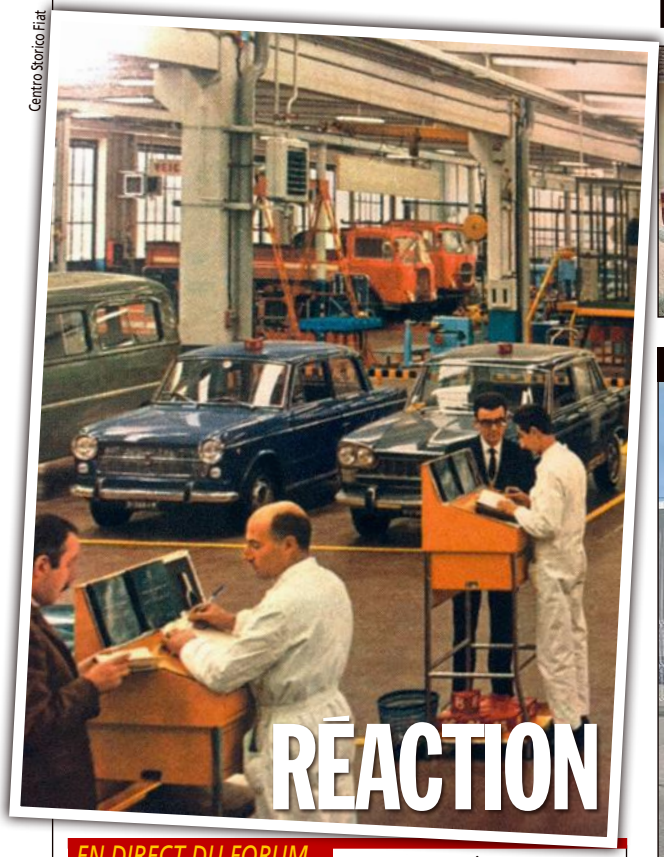


4ème ÉDITION
(TOUS LES 2 ANS)

INFOS & TICKETS :
WWW.SUPERVWFEST.COM

© CREATION : CLEE GRAPHISTE

COURRIER DES LECTEURS


Centro Storico Fiat

RÉACTION

EN DIRECT DU FORUM

Grand passionné de la marque Fiat, c'est avec un réel plaisir que j'ai suivi votre saga sur l'histoire de ses usines. J'ai beaucoup apprécié votre historique et, surtout, les très nombreuses photos qui accompagnent les articles qui nous ont fait entrevoir ce que représentait Fiat dans les années 60/70 et jusqu'au début des années 80. J'ai aussi apprécié vos (trop petits) encadrés résumant les années de lutte syndicale, mais aussi le côté "paternaliste" que pouvaient avoir les dirigeants Fiat en créant des logements pour leurs employés, en leur attribuant des avantages sociaux ou encore en construisant des centres de vacances. Quand on pense à tout ce que le groupe produisait, on ne peut que regretter les mauvais choix qui ont été faits à l'époque de Cesare Romiti et qui ont signé la fin de l'âge d'or pour le constructeur. Mais après une période très instable, le groupe Fiat, désormais FCA, semble petit à petit revenir à la vie, et si tout n'est pas encore parfait, il est vraisemblablement sorti de la "zone de danger". En tout cas, encore un grand merci à l'équipe de *Gazoline* pour cette superbe saga.
Impala, internaute

Merci pour votre message qui nous incite clairement (parce qu'il n'est pas le seul) à renouveler ce type de sujets. Toutefois, nous ne partageons pas votre optimisme quant à l'avenir du constructeur. Si le Groupe FCA "semble" remis à flot, les choix entrepris par Sergio Marchionne, s'ils sont confirmés par son futur successeur, tendent à faire disparaître la marque du marché européen au profit d'Alfa Romeo et de Jeep. Après Lancia, avouons que ça commence à faire cher payé la relance !

KESAKO

MUTANTE

Je vous joins les photos d'un étrange véhicule vu a Riom (63), sur le parking de la Salle des ventes. Quelqu'un sait peut-être quelque chose sur ce drôle de prototype ?
Pierre Riberolles, internaute

Plus qu'un prototype au sens industriel du terme, il s'agit sans doute là d'une production artisanale due à un carrossier talentueux. Sur la vue latérale, la rupture du profil du bas de caisse semble en effet indiquer qu'on a "simplement" soudé un avant de Renault 6 avec un arrière de Renault 4 F6. Si des lecteurs ont des infos, nous sommes bien entendu preneurs.

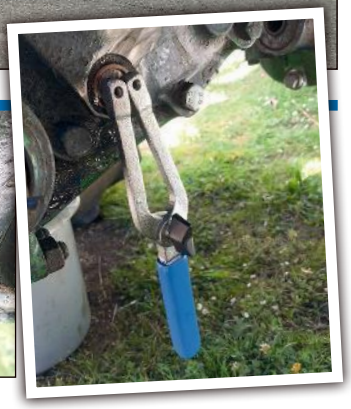
VU À L'ÉTRANGER

ART BAROQUE

Amitié franco-allemande et peinture Africa-korps ! Le Mercedes, la Renault 4 et l'Express, j'ai reconnu. Mais j'ai un doute pour la partie arrière du toit ! Si d'autres lecteurs ont une idée...
Frantz Ley, internaute

Si l'intention du propriétaire est louable, il faut avouer qu'en matière de design, il fallait oser...

ASTUCE



FORTE TÊTE

Ayant récemment bien galéré sur un bouchon de vidange complètement bloqué et dont la tête était massacrée, je souhaitais partager avec vous une astuce que j'ai trouvée à cette occasion. Après avoir épuisé toutes les méthodes décrites dans votre ouvrage *Techniques de restauration*, j'ai fini par mettre au point la solution non violente suivante :
- Comme il s'agit ici d'un bouchon dont la tête est inutilisable, la méthode employée est destructive, ce qui suppose d'avoir un bouchon neuf en remplacement.
- Tronçonnez le bouchon entre la tête et le joint cuivre. Si celui-ci peut être endommagé, il faut éviter de toucher la portée sur le carter. Evidemment, cela suppose d'avoir assez de dégagement pour manipuler une petite disqueuse tout en délicatesse. Ici, une 115 ou 125 avec un disque de 1 à 2 mm convient parfaitement.
- Une fois la tête tranchée, l'astuce consiste à se servir d'une clé à ergots pour démonter les roues libres de vélo (ici un modèle VAR) dont l'écartement est réglable.
- Après avoir fait deux trous de 2,5 mm dans ce qui reste de bouchon, on utilise cette clé pour le dévisser. En principe, vu qu'il n'y a plus de pression entre le bouchon et le carter, ça sort tout seul.
Arnaud Prochaska, 46230 Bach

Pour ceux qui ne voudraient pas acheter une clé à ergots, l'astuce doit être transposable avec une pince d'électricien à bec fin (de bonne qualité, pour éviter que le bec ne casse). Elle peut aussi être remplacée par deux mèches enfoncées dans les trous et une tige pour faire levier, car il n'y a pas à forcer.

VIVE LES MARIÉS !

Martine & Frédéric

Le 15 juillet à Crépy-en-Valois (60), avec la Rosalie de 1933 de Claude Fauvreau.

Aurélie & Christophe

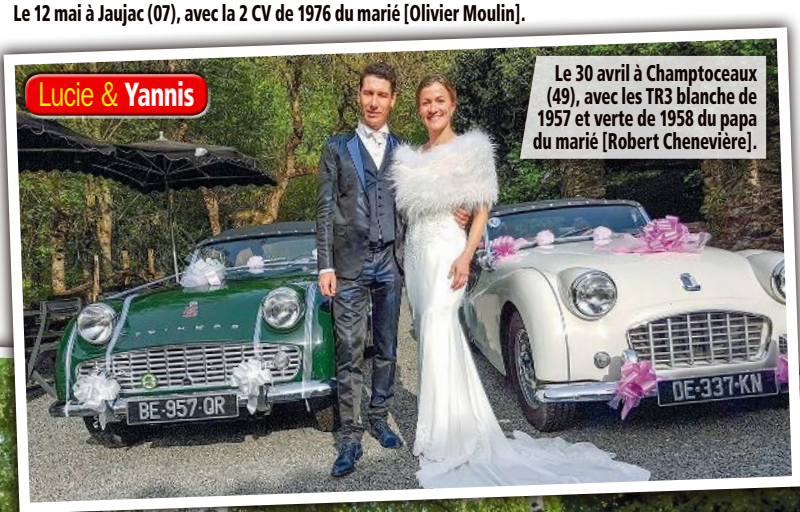
Le 17 juin à Saint-Rigomer-des-Bois (72), avec la Simca 1000 du père de la mariée et la Mini du frère de la mariée.

Elodie & Dominique

Le 12 mai à Wittenheim (68), avec ma Peugeot 203 de 1959 [Bernard Klethi].

Laëtitia & Sébastien

Le 12 mai à Jaujac (07), avec la 2 CV de 1976 du marié [Olivier Moulin].



Lucie & Yannis

Le 30 avril à Champtoceaux (49), avec les TR3 blanche de 1957 et verte de 1958 du papa du marié [Robert Chenevière].

Anaëlle & Thomas

Le 19 août à Chauvigny (86), avec la Mini de la mariée, les Citroën C4, B14, Traction 11 BL et Coccinelle de son grand-père et la Citroën B14 Cabriolet d'un ami des mariés.

GAZOLINE en voyage

GAZO AU SRI LANKA

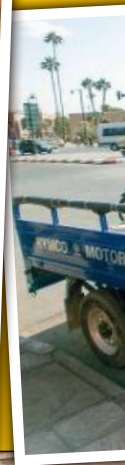
Voici un cliché provenant du Sri Lanka. Les traces du passage des Anglais reste encore très présentes.
François et Marie-Line Meyer, 70200 Lure

GAZO EN THAÏLANDE

Comment ne pas penser à vous en voyant cette station en bord de route où on vend de l'essence dans des bouteilles de Whisky ? Notre magazine a pris un peu l'eau, mais il a fait partie du voyage ! La charmante demoiselle est notre fille. Elle a insisté pour être sur le cliché.
Luc Lefèbvre, 59491 Villeneuve-d'Ascq

GAZO EN GRANDE-BRETAGNE

Nous étions en voyage chez nos amis anglais Bob et Sue et avons visité la forêt de Sherwood. A défaut d'avoir rencontré Robin des Bois, nous avons croisé ce magnifique Type HY à l'entrée d'une boutique.
Aline et Jean Lagarde, 84570 Les Gauchers



GAZO EN CORSE

Fervente lectrice de cette excellente revue, je vous envoie une photo, capturée au détour d'une ruelle dans un village du Grand Sud Corse, d'une bien belle Traction dans son jus.
Sabine Zecchinati, 91240 Saint-Michel-sur-Orge

GAZO AU PORTUGAL

A Pataias, un petit village près de Nazaré, nous avons vu cette magnifique Morris Minor 1000 dans un état exceptionnel.
Michel Maitzner, 55130 Gondrecourt-le-Château

GAZO EN ITALIE

GAZO EN **RUSSIE**

Lors de nos vacances en Russie, nous avons eu l'occasion de visiter le musée de l'Automobile de Moscou et d'admirer des voitures francaises. Par chance, j'avais emporté avec moi mon magazine préféré.
Joris Kloppenburg, 86919 Utting (Allemagne)

GAZO DANS LE **HAUT-VAR**

Durant cette journée splendide, nous avons parcouru environ 185 km dans la région du Haut-Var. Mon épouse, qui adore les Chevrolet Corvette, prend la pose au col du Bel Homme près d'une C2 de 1964. A l'arrière-plan, notre Triumph Stag.
Jacques Dams, 83670 Montmeyan

GAZO EN **CALIFORNIE**

Ma petite famille et moi avons passé quelques semaines aux USA. Nous avons rayonné autour de Modesto. La Californie regorge littéralement d'anciennes dans tous les états. Dès que l'on sort des grands axes, on est certain de voir nos véhicules d'époque adorés dans les arrière-cours, fermes, garages...
Stéphane Proot, 78340 Les Clayes-sous-Bois

GAZO AU **MAROC**

Lors de notre séjour à Marrakech, ma femme et moi avons été enthousiasmés par le nombre de moyens de locomotion des Marrakchis, et notamment les triporteurs, comme celui présent sur la photo. Ces véhicules bien pratiques servent tour à tour à promener les copains, la famille ou toute sorte de matériel.
Philippe Forcari, 44230 Saint-Sébastien-sur-Loire

GAZO EN **POLYNÉSIE**

Petit cliché souvenir de vacances à Moorea, accompagné d'un *Gazoline* acheté à l'aéroport de Papeete. Eh oui, il n'y en avait même pas à CDG...
David Le Liboux, 56520 Guidel

Cette photo où apparaissent mes petite-filles Alice et Nina a été prise à Forlì.
Roberto Tampieri, 69005 Lyon

GAZO AU **VIETNAM**

Cette Goélette fait office de déco d'entrée dans un hôtel de la ville de Hôi An. Equipée de bancs à l'arrière, elle devait, à l'époque, servir de minibus.
Jean Goetz, 67120 Wolxheim

GAZO EN **FLORIDE**

Photo prise devant le "Graal" : la mythique Mustang Fastback de *Bullitt*/Steve McQueen au concours d'élégance d'Amelia Island, en Floride. J'y étais dans le cadre d'un reportage pour mon site internet *Le blog USA de Dom* sur le tourisme et les événements automobiles aux Etats-Unis.
Dominique Robert, 05110 Lardier

UN **AN D'ABONNEMENT** POUR LUC, MARIE-LINE, ALINE, SABINE, MICHEL, JORIS, JACQUES, STÉPHANE, PHILIPPE, DAVID, JEAN, DOMINIQUE ET ROBERTO

Merci à eux de nous faire partager leurs voyages et d'avoir joué le jeu du "Spécial filles" (petites et grandes). Pour une prochaine fois, on tente un "Spécial Requescat in pace" ! Photographiez-vous auprès d'autos abandonnées et envoyez vos clichés. Et n'oubliez surtout pas de nous joindre votre adresse postale complète.

LA CHRONIQUE DE JEAN-LOUIS LOUBET

Historien, professeur des Universités

UNE DATE UN EVENEMENT

4 JUILLET 1957 : PASSER SON TOUR

Cette 44e édition du Tour de France cycliste s'annonce singulière. Avant même le départ à Nantes d'un Tour qui comportera 23 étapes, une annonce inattendue a étonné la France entière : la grande star nationale, Louison Bobet, trois fois vainqueur de la Grande Boucle entre 1953 et 1955, Champion du monde 1954, renonce à la célèbre course française. On le dit fatigué d'un Giro qu'il vient de terminer en seconde position, battu par l'outsider Nencini. De fait, irait-on vers une lutte entre étrangers, les équipes italienne, espagnole et belge ? Entre Nencini, Bahamontes et Janssens ? Ce serait sans compter sur l'arrivée de la nouvelle génération française incarnée par un pur talent : Jacques Anquetil. Celui-là même que Louison Bobet ne souhaite pas affronter au sein de l'équipe de France ! Ou vice versa. Ce Normand d'à peine 23 ans, professionnel depuis peu, a déjà brillé au Grand Prix des Nations, dévoilant des qualités hors du commun en contre-la-montre. Surtout, il vient de remporter Paris-Nice, une épreuve par étapes qui semble la meilleure préparation pour réussir le Tour. Marcel Bidot, le sélectionneur national, a décidé de construire une équipe autour du jeune Anquetil, dont ce sera évidemment la première participation. Il a choisi les meilleurs talents du moment : André Darrigade, l'un des sprinters les plus rapides, Champion de France 1955, Gilbert Bauvin, second du Tour 1956, Jean Forestier, vainqueur du Paris-Roubaix 1955, ou encore René Privat, gagnant du Critérium national 1955. Un fort clan tricolore qui fait fi des rivalités des équipes de marque pour se souder sous le maillot national. Tous se mettront au service d'Anquetil afin de rapporter à la France un nouveau trophée au Parc des Princes, le 20 juillet prochain. Le départ est donné le 27 juin, par ce temps estival qui fait du Tour de France l'annonciateur des grandes vacances. Acclamés par une foule nombreuse, les 120 coureurs s'élancent vers Granville. La chaleur est si forte qu'elle ruine toute velléité d'échappées. Course donc en peloton, avec ses risques inhérents : la chute du jeune Anquetil après une centaine de kilomètres seulement fait vibrer Robert Chapatte, le nouveau commentateur de la radio nationale (RTF), qui rassure au plus vite ses auditeurs : plus de peur que de mal ! L'étape se règle au sprint, avec la victoire de Darrigade. La France exulte. Un succès sans Bobet est donc possible. De quoi voir le public venir encore plus nombreux pour la deuxième étape, le long des plages de Normandie, à la fois tristes et heureuses sous les stigmates encore visibles du Débarquement. La chaleur s'est muée en canicule, faisant des ravages au sein du peloton : le grand Charly Gaul abandonne, victime d'une insolation. René Privat profite d'une échappée pour gagner l'étape et prendre le maillot jaune. La France est en liesse. Privat reste deux jours en jaune, à peine inquiété dans le contre-la-montre par le jeune Anquetil. C'est le lendemain, pour la quatrième étape, que le Normand frappe les esprits : victoire d'étape à Rouen, chez lui, la première de sa jeune carrière. Et conquête du maillot jaune. L'Hexagone se découvre un nouvel héros. Bobet est presque oublié. La traversée du Nord et de la Wallonie voit les coureurs belges briller, mais sans toutefois virer au jaune. Le maillot passe d'Anquetil à Bauvin, puis à nouveau à Anquetil avant de revenir à Nicolas Barone à Colmar, à l'arrivée de la septième étape. Mais Anquetil est en embuscade, à seulement 38 secondes de la tête. Une peccadille. La France retient son souffle, l'oreille collée à la RTF ou l'œil plongé dans les pages de *L'Equipe*. La huitième étape s'annonce de toute beauté. C'est la dernière avant l'arrivée de la montagne, là où les rouleurs vont tenter de gros coups. Peut-être une occasion pour Anquetil, puisqu'on le dit moins à l'aise dans les côtes. L'étape relie Colmar à Besançon, passant par Sochaux, fief des usines Peugeot. Et ce n'est pas un hasard ! Depuis des décennies, la marque au lion a fait de la Grande Boucle un élément majeur de la communication des Cycles Peugeot, comptant des victoires au général depuis 1905. Elle s'est appuyée, dès la Belle Epoque puis au cours des années 1920, sur la constitution d'une équipe d'usine financée par l'entreprise. Une stratégie innovante qu'elle étend au milieu des années 1930 au football, en créant le FC Sochaux, première équipe professionnelle en France. La team cycliste Peugeot prend très vite de l'ampleur. Après-guerre, avec le soutien de Dunlop et BP, elle recrute des champions de haut niveau comme Kübler, Walkowiak, De Bruyne ou Van Steenbergen. Le cyclisme est à l'aune d'une immense popularité nationale, chose que le constructeur mesure à sa juste place. La firme s'engage alors dans un mécénat qui ne s'appelle pas encore sponsoring. Sous l'impulsion de Jacques Godet (*L'Equipe*) et de Félix Lévitan (*Le Parisien libéré*), le Tour de France se transforme : la caravane qui précède la course proprement dite est en train de devenir une véritable kermesse commerciale. Devant des milliers de passionnés, des marques de lessives, d'apéritifs ou d'électroménager défilent, jetant aux multiples spectateurs qui attendent les coureurs de petits objets publicitaires. La caravane du Tour devient l'exposition commerciale itinérante la plus suivie de France, assurément le lieu où il faut être. Peugeot accélère sa présence, comprenant que le vélo ne suffit plus. Depuis 1953, la société décide de proposer aux équipes cyclistes des voitures suiveuses construites spécialement dans ses usines de La Garenne. Ce sont des berlines 203 dont le toit a été découpé et les portes remplacées par des côtés de caisse très bas. Une bâche suffira pour se protéger des rares pluies estivales. Pour le matériel des équipes et des annonceurs, des breaks 203 et autres camionnettes D3 sont là avec des aménagements spéciaux, tandis que les cabriolets sont réservés à la direction de course et au médecin. Le Tour de France roule en Peugeot, associant durablement la marque à l'épreuve. Pour couronner un tel rayonnement, les dirigeants de la firme décident de convaincre les patrons du Tour de faire passer le circuit par Sochaux-Montbéliard. L'opération se concrétise en 1957. Ainsi, comme les ouvriers de la Peuge vont le dimanche au stade Bonal suivre les exploits du Football Club de Sochaux, ils iront regarder et applaudir un Tour de France où les couleurs de Peugeot sont omniprésentes. Une opération qui ne sera pas unique puisqu'elle devra se reproduire chaque année. C'est la consécration d'une politique sociale où le paternalisme d'entreprise s'honore de choisir les loisirs de son personnel. L'ensemble des directeurs se sont évidemment donné le mot : tous les ateliers seront arrêtés le temps d'une pause exceptionnelle de 90 minutes.

Le Tour de France roule en Peugeot, associant durablement la marque à l'épreuve

La présence de Peugeot est très visible sur ce Tour 1957.

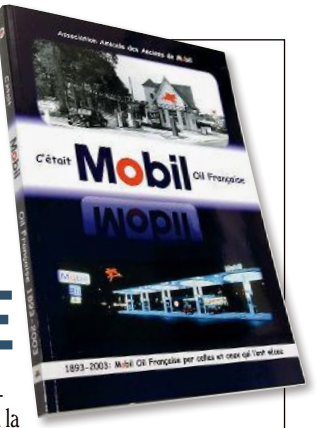
© Fonds de dotation Peugeot pour la mémoire de l'histoire industrielle – photographie du Journal L'Equipe

Le 4 juillet 1957, le Pays de Montbéliard et les usines Peugeot vont vivre le Tour de France. Le jour dit, dès l'arrivée des ouvriers à l'usine, on sent que l'ambiance est différente. La résignation a fait place aux sourires. A la bonne humeur. Ce sont des gens heureux qui entrent sur le site, pour une journée, il est vrai, pas comme les autres. Même les habits ont changé : des shorts et des robes légères. Certains ont les bras chargés de pliants,

paniers repas... Les gardiens s'étonnent. Mais d'humeur bonhomme, ils laissent entrer cette foule, précisant la nécessité de déposer tout cet attirail dans les vestiaires. Sur les lignes de montage, on entend des gars chanter malgré le bruit ambiant toujours fort. Ailleurs, on sifflote. Les contremaîtres regardent les compteurs : « Ça traîne ! On n'a pas la cadence. » Difficile de pousser les gars, d'autant que tout s'arrête très vite avec la pause exceptionnelle avant la mi-journée. Il ne faut rien rater, pas même la caravane. Aussitôt sur place, les tabourets se déplient, des tables improvisées se dressent. On sort les casse-croûte et on s'offre des tournées. L'usine est déjà loin. La chaleur, l'invitée de ce Tour de France, est toujours là. Soudain surgit la musique tonitruante de la caravane. Klaxons, micros et sonos, toujours à fond, la société de consommation se veut bruyante. « Ils arrivent ? », demande un spectateur. Des voitures défilent, cette fois avec des vélos sur le toit, suivies de motards. Ça ne va pas tarder. Dans la foule, un groupe écoute un transistor et hurle les nouvelles entendues. « Y a une échappée ! » « Qui ? », interroge le public. « Hoorelbeke ! Il est parti avec huit gars. » « Et Anquetil ? » « J'sais pas. Forestier est en poursuite. » « Seul ? » « Non, avec sept ou huit gars. » Un autre coupe : « Les deux échappées se sont regroupées ; ils avaient plus de cinq minutes d'avance à Belfort. » Les motos se font d'un coup plus nombreuses. Ce sont à présent les gendarmes. Debout sur leurs machines, ils font signe de dégager les rues, sifflant à perdre haleine. Puis voilà une accalmie, presque le silence. Quinze cyclistes passent à toute volée, laissant pour seul bruit le crissement de leurs dérailleurs. A peine le temps de les voir que débouchent les autos suiveuses. Les spectateurs se penchent sur leur montre pour mesurer l'avance. « Ils ont plus de cinq minutes ! Bientôt dix ! » Une seconde vague de motards surgit, demandant à nouveau de dégager la voie. Le peloton déboule. Impressionnant par ce silence qui amplifie le bruit du cliquetis des chaînes. Vient ensuite la longue file des véhicules d'équipes, achevée par la voiture-balai, un D3 portant haut son balai-brosse emblématique. C'est fini. Le Tour 1957 est passé. Trop vite pour beaucoup, d'autant qu'il faut rentrer à l'usine.

Difficile de reprendre le travail après une telle coupure. La passion, l'excitation, mais aussi les méfaits du soleil et plus encore de l'alcool rendent l'après-midi impossible. L'usine ne tourne pas, sans cesse bloquée. Le klaxon qui marque les arrêts des chaînes de montage ne cesse de retentir. Il n'y a plus de rythme. Certains ouvriers se sont assis au bord des chaînes, le regard ailleurs, laissant filer le travail. Les contremaîtres s'arrachent les cheveux, tentant des dépannages partout où ils le peuvent, appelant à la rescousse tous les gars disponibles. Rien à faire, l'usine hoquette. Les 203 et 403 calent sur les lignes. « On est en train de perdre la journée. » « Tout ça pour un quart d'heure de vélo ? C'est pas possible ! » Les cols blancs ont le sourcil noir. Une réunion au sommet s'impose. Elle s'installe étonnamment au Cercle Hôtel, comme si l'on voulait fuir une usine que l'on peinait à contrôler. Il est 18 heures. Tous les responsables de production sont là, entourant Robert Godard, l'emblématique directeur de Sochaux, et Lucien Trassaert, le leader syndical et président du Comité d'entreprise. Que faire ? La journée du Tour devait être une fête ; pour les directeurs, elle s'est transformée en calvaire. Le 4 juillet au soir, la direction de Peugeot fait le choix de s'éloigner du Tour de France. Ou plutôt d'éloigner le Tour de ses usines. La décision est prise à l'unanimité : il faut éviter qu'il ne passe dorénavant par le Pays de Montbéliard, et plus encore par Sochaux. Même au prix d'une subvention ! « Au fait, qui a gagné l'étape ? », demande Trassaert. « Baffi, un Italien, avec 18 minutes d'avance. Personne n'a rejoint les échappés. Mais Forestier a repris le maillot jaune et Anquetil est quatrième du général. » Le Tour de France passionne décidément toujours [1].

[1] Jean-Louis Loubet, *Peugeot, 1945-1975, une réussite industrielle*, Economica, 1990 et *La Maison Peugeot*, Perrin, 2009.

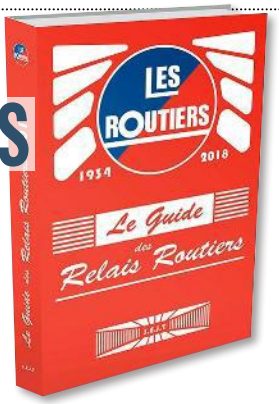


SOUVENIRS DE LA BOÎTE

Il est fréquent que les anciens employés d'une grande compagnie continuent à entretenir des liens une fois leur aventure professionnelle terminée, souvent à travers une association ou une amicale. Il est en revanche plus rare qu'ils aillent jusqu'à publier un ouvrage sur leur société. C'est pourtant ce qu'ont fait quelques membres de l'Association Amicale des Anciens de Mobil, célèbre compagnie pétrolière dont les stations-service ont longtemps jalonné nos routes. *Avec C'était Mobil Oil Française*, dont le sous-titre est "1893-2003 : Mobil Oil Française par celles et ceux qui l'ont vécue", ils retracent avec leurs mots, leur ressenti, l'histoire de "leur" entreprise. Avec une présentation plus proche du bulletin de club que de l'ouvrage marketé à la perfection, et c'est tout ce qui fait son charme, ce livre est une mine d'or, un joyeux bazar (dans le bon sens du terme) où se mêlent stations-service, communication interne, publicités d'époque... Le genre de bouquin qu'on se surprend à relire plusieurs fois pour en découvrir l'intégralité du contenu.

C'était Mobil Oil Française, ouvrage collectif, 2018, 248 p., format 210 x 297 mm, ISBN 978-2-9560202-0-2, album cartonné souple, 20 euros. Infos : aaamobil1@gmail.com

GUIDE DES ÉTAPES



Pour tous ceux qui cherchent une halte reposante, chaleureuse et copieuse, le *Guide des relais routiers* édition 2018 vient de paraître. Les restaurants sélectionnés sont pour la plupart des entreprises familiales et la cuisine est réalisée sur place. Les repas complets (entrée, plat, dessert) sont toujours proposés à des prix raisonnables (pas plus de 15 euros). Chaque établissement référencé voit ses prestations détaillées dans une fiche complète (coordonnées, tarifs, horaires, accès…) et des pictogrammes permettent de repérer les commodités (tickets restaurants, acceptation des chiens, présence d'une terrasse...). Dans chacune des treize régions, vous trouverez également les adresses des offices de tourisme, un aperçu des activités touristiques à découvrir localement (musées, points de vue…) et même quelques recettes à la carte de certains relais.

Guide des Relais Routiers 2018 [Le], éd. SEJT, 2018, 404 p., ISBN 978-2-901-9024-78, album cartonné souple, 19 euros. Infos : www.boutique.routiers.com

BUSINESS

FIAT APRÈS LANCIA ?

Wikimedia Commons/Rudolf Stricker

Durant la présentation des perspectives 2018-2022 de FCA Group, Sergio Marchionne a été assez évasif quant au futur de Fiat. S'il a bien insisté sur le fait que l'accent serait mis sur le premium et les SUV au travers d'Alfa Romeo, Maserati et Jeep, le patron du groupe, qui quittera ses fonctions dans quelques semaines, n'a pas dit grand-chose sur la marque "historique" de la maison. Quand on se souvient que Marchionne avait déclaré que « Fiat n'avait pas d'avenir en Europe », on ne sait pas comment prendre l'annonce de la renaissance de la Giardiniera, énième déclinaison du best-seller du constructeur turinois : la Fiat 500. Certes, on est encore loin d'une nouvelle disparition d'une marque historique, mais avouons que ce qui est arrivé à Lancia est dans toutes les têtes des nostalgiques du Lingotto et de Mirafiori.

SUR VOS AGENDAS

LA PART DU LION

L'Aventure Peugeot Citroën DS tiendra, le dimanche 16 septembre 2018, sa troisième bourse aux pièces détachées, accessoires et documentation pour les véhicules anciens à deux et quatre roues (d'avant 1992), de toutes marques, dans la cour de l'atelier du musée de l'Aventure Peugeot à Sochaux. A cette occasion et pour la première fois, une vente aux enchères participative sera organisée par Leclere Motorcars. Réservée aux propriétaires de Citroën, Matra, Panhard, Peugeot, Simca ou Talbot, elle leur donnera la possibilité de trouver des acquéreurs à l'aide d'un service personnalisé et unique, sans frais ni commission. Les lots (autos ou Automobilia) peuvent être proposés jusqu'au 10 juillet 2018. De plus, la Traversée du Pays de Montbéliard, une randonnée en voiture ancienne mise en place au profit de la SPA de Belfort, se bouclera, le dimanche, dans la cour du musée. Toutes les infos sur **www.laventurepeugeotcitroends.fr**

Aventure Peugeot Citroën DS

Le programme VBG (Véhicule Bas de Gamme) se destine au renouvellement de la R4.

LA RENAULT 4 DU FUTUR

Marcello Gandini a dessiné des concept cars inoubliables, comme l'Alfa Romeo 33 Carabo qui vient de fêter ses 50 ans. Mais il a aussi croqué la Citroën BX, la Renault Supercinq et même un projet de succession de la Renault 4 dont voici l'histoire très chaotique !

Texte **Christophe Bonnaud** - Photos **Collection Christophe Bonnaud**

Lorsque Marcello Gandini quitte la carrozzeria Bertone en 1979, son successeur, Marc Deschamps, explique que le maître designer italien voulait se lier avec un grand constructeur. Dès la fin des années 1970, Gandini noue effectivement une relation de consultant très privilégié avec celle que l'on appelle encore la Régie Nationale des Usines Renault. Cette association entre le producteur de la première voiture française la plus vendue dans le monde – la R4 – et l'un des designers les plus réputés de l'univers alors fermé des "créateurs de modes automobiles" accouche de projets très en avance, comme le camion Renault AE de 1990 qui sera fabriqué en France durant plus de 20 ans sans jamais prendre une ride, ou encore la remplaçante de la R5. Mais les idées avant-gardistes de Marcello Gandini proposées chez Renault sont comme l'eau et l'huile : peu miscibles ! Comme celle d'une auto tout en plastique, orange et rouge, que le maestro a apporté au bureau de style dans une caisse en bois avant de l'assembler en moins d'une heure avec trois fois rien. Autant dire que les responsables de la Régie achetèrent immédiatement le concept pour ne surtout pas le produire – il aurait juste fallu raser les usines ! – et afin qu'il ne tombe pas entre les mains des concurrents…

En parallèle au programme de renouvellement de la Renault 5, qui aboutira en 1984 à la présentation de la Supercinq, Marcello Gandini travaille sur les différents projets du gigantesque plan VBG – Véhicules Bas de Gamme – que la Régie a initié en 1973, soit un an après la commercialisation de la R5. L'objectif de ce programme titanesque est d'ouvrir de nouveaux horizons à une petite Renault intelligente capable de remplacer le duo R4/R6. L'étude VBG doit surtout porter à son paroxysme le concept d'une R5, certes très attachante mais basée sur des éléments techniques dépassés car empruntés à la vieillissante R4. Le cahier des charges originel se résume en deux phrases : « Le véhicule ne doit pas payer le tribut à l'esthétisme. » et « Le véhicule doit d'abord se définir par ses usages. » Finalement chahuté par le succès de la R5 que la marque au losange n'ose pas toucher de peur de casser une incroyable dynamique, le plan VBG est proche de l'implosion : son cahier des charges ne cesse d'être modifié. Les premières maquettes façonnées au milieu des années 1970 sont extrêmement intéressantes (voir encadré p.14), mais elles reposent sur un soubassement technique onéreux qui nécessite un nouveau moteur trois cylindres très en avance sur son temps et des trains roulants inédits. Et comme la R5 est une poule aux œufs d'or, pourquoi rompre avec elle en imaginant un véhicule très cher à concevoir et à produire ? En 1976 pourtant, alors que Renault prépare la commercialisation de sa R14 elle aussi fort novatrice (Gandini n'y est pour rien, on doit son style à Robert Broyer), la direction de la Régie se rend sur ses bases secrètes de Lardy, en région parisienne, pour découvrir un nombre impressionnant de maquettes de l'étude VBG. C'est la proposition du styliste Jacques Nocher qui est sélec-

Robert Opron (avec le nœud papillon), patron du style Renault, et Gaston Juchet, son numéro 2 d'alors, encadrent Marcello Gandini lors d'une présentation style à Rueil.

Trois glaces latérales, vaste hayon, visibilité optimale : quelques fondamentaux de la Renault 4 sont portés à leur paroxysme par le designer italien Marcello Gandini.

Le tableau de bord dessiné par Velay, styliste chez Renault, arbore une couverture en tissu sans doute fortement inspirée des premières planches de bord des Citroën Visa.

La plupart des maquettes à l'échelle 1 proposaient des côtés de caisse distincts. Sur cette variante deux portes du projet Gandini, on aperçoit le flanc gauche d'une version quatre portes.

La suggestion de Lampréia, autre styliste de la Régie, ose un volant monobranche ! N'oublions pas que le patron du style, Robert Opron, vient de chez Citroën.

tionnée pour passer le cap du prototype roulant. Un prototype que *L'Auto-Journal* photographie en 1979 en titrant "Voici la future Renault 2", nourrissant du même coup la confusion car la Renault de Nocher était plus imposante que la R5 et n'avait pas l'ambition de devenir une "petite" Renault 2. Mais, à cause de son coût, le programme VBG est longtemps mis en veille avant d'être relancé en 1981.

Trop coûteux, le programme VBG est longtemps mis en veille avant d'être relancé en 1981

A cette époque, la Renault 5 a enfin reçu deux portes supplémentaires et la R4 fête ses 20 ans. La Régie est bien consciente qu'il lui faut voir plus loin et concevoir enfin un successeur à sa "4L". Dès le mois de mai 1982, nous retrouvons Marcello Gandini qui s'attaque à cette énième étude (le projet Z). De nombreuses propositions fleurissent, rappelant les heures folles du début du programme VBG de la décennie 70. Et c'est à nouveau un refus, car Renault change encore de cap : exit la future R4, place a un petit véhicule citadin qui viendrait épauler la prochaine Supercinq de Marcello Gandini. Ce sera le projet X-44, très court (3,25 m de longueur), plutôt haut (1,50 m) et esquissant les prémices de ce que sera la Twingo qui sortira au début des années 90. Empêtrée dans une passe financière catastrophique, la Régie se voit dans l'obligation de stopper ces nombreuses études en 1985 pour n'en retenir finalement que deux : la future Renault X-57, remplaçante de la Supercinq (ce sera la Clio de 1990), et la Renault X-45 qui doit donner un successeur à la R4. Il aura donc fallu une décennie depuis le lancement du programme VBG pour que le constructeur lui offre enfin une orientation fiable et s'insérant parfaitement dans une logique de développement produits.

Si le projet X-57 de la Clio échappe à Marcello Gandini – il apprendra que même Giorgetto Giugiaro fut consulté, sans plus de succès –, sa maquette de la future Renault 4 (projet X-45) séduit pleinement la direction. Mais la concurrence est large : le style Renault réalise ses propres maquettes avec notamment une

La planche de bord proposée par Matra reprend le très large vide-poche devant le passager inspiré de la Fiat Panda née cinq ans avant.

NOM DE CODE X-45

création du designer Alain Jan, et Matra, qui vient de lancer la production de l'Espace, est convié aux études de la X-45. C'est aussi une période où l'on assiste à une révolution culturelle, au centre de style Renault, avec les premiers travaux issus directement de l'ordinateur. La future R4 (X-45) se présente comme une berline assez cubique d'une longueur de 3,54 m (3,65 m pour la R4 de 1961), plutôt large (1,57 m) et raisonnablement haute (1,48 m). Marcello Gandini lui donne une proue pincée avec un dessin des ailes avant venant largement déborder sur la calandre noire.

Gandini est parti d'une feuille blanche pour concevoir une citadine de poche qu'il était possible d'assembler pratiquement seul en une heure. Il signait la fin des sites industriels !

On trouvera un peu d'ADN du programme VBG dans la Twingo de 1992

La proposition italienne est très moderne si l'on veut bien la resituer dans son contexte : Renault vient tout juste de commercialiser sa Supercinq, plus citadine et moins rustique, Citroën n'a pas encore dévoilé son AX et Peugeot a très nettement embourgeoisé son offre d'entrée de gamme avec sa 205 qui n'a alors pas encore deux ans. Mais quel peut être le poids de l'originalité, fut-elle signée Gandini, face au déclin ? La Régie est au bord du gouffre, les déficits affichés étant abyssaux. Edith Cresson, alors à la tête de Matignon, fait pression sur Bernard Hanon, le patron de la marque, pour… précipiter sa sortie. Même le président de la République François Mitterrand y va de sa petite phrase assassine : « Il y a un grave problème Renault auquel il faudra répondre dans les prochains jours. » Le 23 janvier 1985 – en même temps que le lancement du projet X-45…–, le Conseil des Ministres nomme Georges Besse, jusqu'alors P.-D.G. de Pechiney, à la présidence du conseil d'administration de la Régie Renault en remplacement de Bernard Hanon, dont le départ n'avait été annoncé que le 21. Le « grave problème », pour reprendre les termes employés le 16 janvier par le chef de l'Etat, est d'ordre financier : les pertes de la Régie se situeraient, pour 1984, entre 8 et 10 milliards de francs.

Les maquettes du programme de la future R4 répondent parfaitement au cahier des charges établi en 1973 lors du lancement du plan VBG. Mais aussi parfaites soient-elles, elles sont mises sous l'éteignoir par Georges Besse. C'en est définitivement fini d'un éventuel remplacement de la R4. Certes, on trouvera un peu d'ADN du programme VBG dans la Twingo de 1992, mais lors d'un entretien avec le responsable du style Renault de l'époque, Gaston Juchet nous livrait sa vision un peu désabusée concernant les VBG : « Comment, après tant et tant d'études et de propositions de petits véhicules, n'a-t-il pas émergé ce que nous avons longtemps appelé la "nouvelle R4" ? Lors des choix, et Dieu sait s'ils furent nombreux et variés, l'orientation et les enquêtes, voire les préférences allaient toujours vers le projet le plus "voiture". 2 CV et R4 ont-elles tout simplement profité des conditions tout à fait particulières d'absence automobile due aux années de guerre ? Comment renoncer aux ingrédients stéréotypés de la routière classique, imprégnée de vitesse, de confort luxueux, de suréquipement et d'ostentation sociale souvent agressive, au profit d'autres valeurs que ce programme représentait ? Il a pourtant donné naissance à des voitures pratiques, peu vulnérables, économiques, discrètes dans l'environnement mais aussi plaisantes, ludiques, capables comme le "blue jean" de traverser les couches sociales, les années et les continents ! »

Marcello Gandini, dont Renault avait tant aimé l'inspiration, fut débordé au cœur même du style de la Régie nationale par Giorgetto Giugiaro qui améliora la ligne de la Renault 21 de 1986 et dessina intégralement la R19 de 1988. Et la Renault 4, elle, disparut au début de la décennie 1990. Sans succession… ■

1973 - 1977 DES RENAULT AUDACIEUSES

C'est finalement la maquette de Jacques Nocher qui atteindra le stade du prototype roulant à la fin des années 1970. Il sera photographié par l'*Auto-Journal* et lancera le mythe de la Renault 2 !

Le programme VBG (Véhicules Bas de Gamme) débute en 1973 par des études et dessins. Dès le 29 juillet 1975, les premières maquettes sont présentées à la direction. Gaston Juchet dévoile sa "pendulaire", dénommée ainsi car ses portières se décrochent du bas de caisse et coulissent en arrière sur un rail logé en partie supérieure. Ce système fut même breveté. En octobre 1976, une seconde fournée de maquettes est proposée, dont celle de Robert Opron baptisée la "pivotante" car ses glaces latérales scindées en deux parties semi-circulaires coulissent l'une sur l'autre et autorisent une grande visibilité latérale. Ce jour-là, le travail de Jacques Nocher (la "Modulaire") séduit la direction qui décide d'en dériver un prototype roulant. Marc Deschamps expose également son idée de la "R2", mais aucune de ces voitures ne passera le cap de la série. Le programme VBG suivra son cours jusqu'en 1985 avec le projet X-45. Sans plus de succès…

Avant de remplacer Marcello Gandini à la tête du style Bertone, Marc Deschamps œuvre chez Renault et propose sa vision du programme VBG.

★★★★★
4.5/5
AVIS CLIENTS
THE FEEDBACK COMPANY eKomi

G.LOPEZ

Ancien Moderne

NOUS ASSURONS TOUS VOS VÉHICULES :
VOITURE ANCIENNE OU MODERNE
MAIS AUSSI VOTRE HABITATION
ET BIEN PLUS ENCORE...

ROULEZ ASSURÉ
EN QUELQUES CLICS

05 65 10 17 17
WWW.RETRO.FR

Rétro ASSURANCES

NOUS VOUS GARANTISSONS
UN SUIVI PERSONNALISÉ

Création : designe.fr

CAT - Société de Courtage en Assurances - Siège Social : 128, rue de la Boétie 75008 PARIS - RCS Paris B 350 894 846 - N° ORIAS : 07001 752 - www.orias.fr

2CV PASSION

Du lundi au vendredi : 9h-12h30 et 14h-18h30 et le samedi : 9h-12h sur rdv uniquement

LE SPÉCIALISTE 2CV, MÉHARI ET DÉRIVÉS

2cv • Méhari • Dyane • Ami 6 • Ami 8 • Fourgonnette

75 € TTC
au lieu de 99€
-24%
Reniflard
réf.04-161

75 € TTC
au lieu de 94€
-20%
Alternateur CHROME 12 Volts
réf.03-218

110 € TTC
au lieu de 140€
-21%
Lot de 4 amortisseurs TOP QUALITE
réf.23-025

75 € TTC
au lieu de 95€
-21%
Kit embrayage renforcé NM QUALITE RACING
réf.02-126R

32 € TTC
au lieu de 38€
-16%
Roulement de Roue
Méhari 4x4, Acadiane, AK, Ami D76
réf.05-326R

Retrouvez toutes nos PROMOTIONS
www.2cvp.com

SUIVEZ-NOUS SUR LES RESEAUX !

VENTE EN LIGNE/TÉLÉPHONE/COMPTOIR
Particuliers/Professionnels

04 94 62 72 16
2CVP - 560, bd Léry - Z.A. Les Playes - 83140 SIX FOURS LES PLAGES
Fax : 04 94 63 41 38 - Mail : contact@2cvp.com

ALFA ROMEO **2600 STUDIONOVE**

RENDS-MOI MON SCUDET

Qu'est-ce qui fait d'une Alfa une vraie Alfa ? Le bi-arbre – et ici on l'a, même en 6 cylindres –, la propulsion et l'emblématique écusson au centre de la grille. Mais ce dernier brille par son absence sur cette pièce unique signée en 1963 par le carrossier Boneschi. En l'observant, et plus encore en la conduisant, on dirait que sans le "cuore sportivo", ce grand cabriolet au goût américain a tout perdu d'une Alfa Romeo pur jus. Elégante, originale et confortable, elle n'est pas du tout sportive !

Texte **Marco Visani** - Photos **IsolaPress**

Grande, imposante, un peu surchargée de chromes mais dotée d'une personnalité bien à elle, la Studionove aurait mérité mieux que d'être reléguée dans les notes de bas de pages des livres consacrés à l'histoire d'Alfa Romeo.

TO !

ALFA ROMEO 2600 STUDIONOVE

Du jamais-vu ou presque chez Alfa Romeo : un modèle sans l'iconique scudetto au centre de la grille ! Certes, ce n'est pas le seul à s'en être passé, car dans les années 30-40, une poignée de hors-séries sur base mécanique 6C 2500 ne l'arborait déjà pas [1]. Mais si, à leur époque, la grille trilobée avec l'écusson au centre et les moustaches sur les côtés commençait à faire son apparition, ça n'est qu'à partir de la berline 1900 de 1950 qu'elle a vraiment constitué un signe distinctif de l'ensemble des modèles de la firme du Portello. Dans le cas du cabriolet qui illustre ces pages, la donne a changé. Nous sommes à l'automne 1963, à une période très heureuse pour le constructeur. La Giulia a été lancée un an et demi plutôt et, dans la gamme maison, il n'y a pas un seul modèle sans le scudetto : Giulietta, Giulia, 2600 et leurs dérivés coupés et spiders. Seule entorse à la règle : la Dauphine qui est, on le sait bien, une Renault tout juste rebadgée et assemblée en Italie. Je fais ici référence à la gamme, mais notre paquebot blanc est une auto hors-série réalisée à l'unité par un carrossier, Boneschi, qui constitue une toute petite île dans l'archipel de la carrosserie italienne.

L'Alfa Romeo 2600 Studionove doit son nom au fait qu'elle est la neuvième étude de la série

Giovanni Boneschi, né à Pavia en 1888, se forme à la carrosserie Castagna et ouvre sa propre entreprise en 1919, via Savona à Milan. Trois ans plus tard, il déménage via Padova lorsqu'il ajoute à la préparation de hors-séries (des limousines notamment) la fabrication de modèles de série en tant que sous-traitant de la Citroën Italiana. A cette époque, celle-ci produit sous licence de l'autre côté des Alpes. Après avoir passé la guerre à préparer des véhicules militaires, la firme doit faire face, en 1946, à la mort de son fondateur. Installée dans ses nouveaux locaux de la via Giacosa sous la direction de Bruno Pazzaglia, la Carrosserie Boneschi se partage entre hors-séries sur base Fiat 1100 et berlines d'élite dérivées de la Lancia Aprilia, sans oublier la 1900, l'Alfa Romeo de la reconstruction. Durant la majeure partie des années 50, l'atelier se consacre à la réalisation de véhicules publicitaires, et ce n'est qu'au début de la décennie suivante, avec la collaboration de Rodolfo Bonetto [2], qu'il sera de retour dans le domaine des *one-off*. Convaincu que les formes présentées à cette époque comme aérodynamiques sont « un faux exemple d'aérodynamisme », Bonetto conçoit une série de berlines, coupés et décapotables aux lignes tendues jusqu'à l'extrême. On y reconnaît entre autres une Fiat 1500 S Spider, une Fiat 2100 Coupé, le cabriolet Lancia Flaminia Amalfi, l'Osca 1600 GT Swift, la Maserati 3500 Tight et une Ford Falcon berline réinterprétée. Toutes sont nées entre 1960 et 1963. L'Alfa Romeo 2600 Studionove appartient à cette belle brochette et doit son nom au fait qu'elle est chronologiquement la neuvième étude de la série (les septième et huitième n'avaient pas été rendues publiques). Loin de faire l'unanimité, les projets de Bonetto sont jetés aux oubliettes au moment où, en ce milieu des années 60, Boneschi préfère reporter ses efforts sur les engins militaires et les aménagements sanitaires et spéciaux tels que des studios de télévision mobiles ou des fourgons-showroom [3]. Son aventure en tant que société indépendante prend fin en 1995,

A côté du répétiteur latéral de clignotants, on remarque le bouquetin, emblème du carrossier.

On peut renoncer à tout sauf aux quatre phares qui (sur la berline) avaient marqué le passage de témoin entre la 2000 à quatre cylindres et la 2600 à six cylindres.

Un encadrement en aluminium du plus bel effet protège la caisse au niveau des portes.

Le déflecteur est bien présent, mais il est fixe. Appréciez le petit rétroviseur dont le pied comporte l'écusson Alfa Romeo.

[1] Ce fut par exemple le cas des coupés Farina 1939 et 1940 et Alemanno 1948 s'inspirant des Studebaker américaines, de deux cabriolets Ghia 1946 et 1947, de deux cabriolets Michelotti (tout comme d'une berlinette fastback) 1947 et d'un coupé Ghia 1949.
[2] Parfait symbole du designer éclectique et indépendant, Rodolfo Bonetto (1929-1991) n'a pas seulement dessiné des voitures, mais aussi des montres, téléviseurs, fauteuils, téléphones, appareils électroménagers. Vainqueur de huit éditions du prix Compasso d'Oro récompensant les meilleurs dessins industriels, il a signé entre autres les tableaux de bord des Fiat 131 2e série (1978), Croma (1985), Tipo (1989), Autobianchi Y10 (1985), tout comme les éléments extérieurs (couvre-culasse, filtre à air, etc.) du moteur Fiat Fire (1985). Son fils Marco poursuit son activité sous l'enseigne du Bonetto Design Center à Assago, dans la banlieue de Milan.
[3] La toute dernière création de Boneschi comme designer date de 1985, lorsqu'il réalise une Lancia Thema Coupé, une simple berline à deux portes ne suscitant pas le moindre intérêt de la part du public, ni même de Fiat Auto.

Sur cette vue, il est quand même difficile de déceler quoi que ce soit d'Alfa Romeo. En revanche, l'inspiration américaine est nettement plus évidente.

Que reste-t-il du scudetto Alfa Romeo ? Rien, sauf le médaillon central, plus grand que d'habitude. Notez la forme tarabiscotée des baguettes extérieures.

Toute la famille 2600 (berline, berline De Luxe Osi, coupé Sprint, coupé SZ, spider) se reconnaît à ces enjoliveurs au dessin élaboré.

Le coffre à bagages est immense. Le volet qui protège le bouchon de remplissage du réservoir se trouve sur la moitié supérieure de la poupe alors qu'il aurait été possible de le dissimuler derrière la plaque minéralogique (dont l'encadrement est signé Boneschi).

Stefano Salvetti et son Alfa Romeo 2600 Studionove 1963

"Elle avait suivi le Giro"

Officiellement, l'Alfa Blue Team de Milan est une collection privée. Mais avec les quelque 140 véhicules qu'elle aligne dans ses hangars, cela s'apparente davantage à un musée, bien sûr consacré aux Alfa et géré par un petit groupe de passionnés réunis autour de la famille Salvetti : Gippo, le père, 66 ans, et ses fils Alessandro et Stefano, respectivement 35 et 32 ans. Ce sont eux qui ont mis à notre disposition cette Studionove. Dans la Blue Team sont comprises toutes les Alfa d'après-guerre, jusqu'au rachat de l'entreprise par Fiat en 1987. Le désaccord sur la façon dont le constructeur a traité depuis plus de 30 ans leur marque fétiche est exprimé, sur la porte d'entrée, par un amusant montage photo représentant Sergio Marchionne (le patron du groupe Fiat) surmonté d'un panneau d'accès interdit et l'inscription : "Ici, je ne suis pas autorisé". Pour lister les trésors conservés dans les hangars de cette association, il nous faudrait plus de place qu'un simple encadré. Je m'en limite alors à vous expliquer qu'aux côtés des Giulietta, Giulia, Alfetta & Cie, on trouve des modèles mal aimés (telle l'Arna, en quatre exemplaires !), des utilitaires (Romeo, A11, F12) et un tas de hors-séries, à l'image de la Studionove de cet essai. Réalisée par Boneschi au cours de l'été 1963, elle a été immatriculée le 26 février 1964, servant de voiture officielle du Giro (le tour d'Italie cycliste) la même année. Longtemps remisée, elle fut ensuite vendue à un particulier avant de changer plusieurs fois de main (sa plaque actuelle remonte à mai 1971). Les Salvetti l'ont dénichée chez un commerçant d'anciennes en 1998. Il en demandait « au moins 100 000 dollars » qu'il n'a pas obtenus. Discret comme il est, Stefano n'a cependant pas voulu me dire combien sa famille l'avait payée il y a 20 ans. Avec moins de 50 000 km au compteur, elle a depuis peu passé son rodage, 55 ans après sa fabrication. ■

La contre-porte est dépourvue de poche aumônière et l'embouti au centre de la partie haute empiète sur l'espace destiné au coude. La vitre, ici descendue au maximum, ne glisse pas entièrement dans la porte.

Riche mais peu lisible, le combiné comprend un tachymètre gradué jusqu'à 240, des compteurs totalisateur et journalier, des thermomètres d'eau et d'huile, un manomètre de pression d'huile, une jauge à essence et un compte-tours. Les quatre poussoirs à la base commandent feux, éclairage du combiné, essuie-glaces et ventilateur. Curieusement, la montre n'a pas été prévue.

Capotée, la Studionove a un profil encore plus étonnant. On constate une incohérence entre les lignes anguleuses de la carrosserie (soulignées par les passages de roues AR en forme de trapèze) et la capote arrondie.

Ergonomique mais tristounet, le tableau de bord profite cependant de quelques fins cerclages chromés. Situé dans l'axe du regard, le rétroviseur articulé est bien pratique.

Aux côtés du cendrier, on trouve le réglage de la température et du débit d'air. La clim' est rudimentaire, difficilement réglable et pour tout dire inadaptée à la classe d'une 6 cylindres.

Lorsque l'on pousse sur le dossier des sièges avant, l'assise avance automatiquement pour dégager le plus vaste espace possible avant de retourner dans la position mémorisée auparavant. Un vrai bijou en 1963 !

Il m'avait semblé qu'il y avait pas mal de place sur la banquette. Mais une fois installé, la réalité est bien différente !

lorsqu'elle passe sous le giron du carrossier Savio. De nos jours, Boneschi construit des ambulances, des fourgons pour la police ou La Poste ou encore des véhicules pour le transport de personnes handicapées.

La 2600, qui offre sa plate-forme à la Studionove, est le vaisseau amiral de la gamme Alfa Romeo : lancée en mars 1962 sous trois carrosseries (berline, coupé Sprint et spider), elle est en fait un modeste restylage de la 2000 de 1957 qui, sous cette peau à peine renouvelée [4], cache un 6 cylindres en ligne, le premier étudié par Alfa après-guerre et qui remplace le 2 litres à quatre cylindres. Si ce dernier était réellement inadapté aux ambitions d'une grande Alfa Romeo, le nouveau bloc est plus onctueux mais pas vraiment nerveux malgré ses 132 ch sur la berline (173 km/h) et 145 ch sur les sportives [5], capables d'atteindre les 197 km/h. Ce sont des versions à la clientèle confidentielle et élitiste : la berline se vend uniquement aux ministères (et peu), les sportives servent surtout de base, dans la première année de vie du modèle [6], à des prototypes plus ou moins curieux, à l'image du spider Ghia et de la spider Speciale Pininfarina présentés en 1962 ou de la High Speed Bertone et du coupé Pininfarina de 1963.

Présentée en novembre 1963 au Salon de Turin, la Studionove reçoit un accueil très mitigé de la part de la presse. Dans son numéro de décembre 1963, *Quattroruote* ne lui consacre qu'une petite page sur les 38 que compte le reportage sur l'exposition piémontaise. Un cliché et deux dessins légendés illustrent l'Alfa, accompagnés de cinq lignes de texte. Un espace très restreint qui n'empêche pas le magazine milanais de noyer l'auto sous une pluie de critiques : le style de la Boneschi est trop chargé, l'ensemble grille/phares n'est pas en harmonie avec le reste de la voiture, la poupe est à la fois très carrée et lourde et l'empattement est exagéré pour une deux places (info par ailleurs erronée car c'est une 2+2).

Cette auto est d'une grande élégance et ne ressemble à aucune autre italienne de son époque

Ce n'est pas par esprit de contradiction avec mes confrères de jadis, mais je pense réellement que le moment est venu de réhabiliter cette Alfa si mal aimée. Elle est, à mon sens, une vraie réussite. Je vous concède qu'elle a un côté très américain avec ses lignes tendues jusqu'à l'extrême, quelques chromes de trop (sur les passages de roues notamment), mais dans l'ensemble, elle est d'une grande élégance et ne ressemble à aucune autre italienne de son époque. Elle

[4] Des trois carrosseries de série, c'est la berline qui a le plus changé par rapport à la 2000 grâce à ses quatre phares et à son arrière plus carré intégrant des optiques agrandies.
[5] Contrairement à la berline qui repose sur un empattement de 2,72 m, Sprint et spider ont des espaces réduits entre les essieux : 2,58 m pour le coupé, 2,50 m pour la décapotable.
[6] Elargie avec la sortie, en 1965, des berlines De Luxe OSI et coupés SZ (157 exemplaires au total !), la gamme Alfa Romeo 2600 poursuit discrètement sa carrière sans modifications apparentes jusqu'en 1969. La spider avait quitté le catalogue en 1965, la Sprint l'année d'après. Pour retrouver une 6 cylindres – mais cette fois en V – sous le capot d'une Alfa, il faudra patienter jusqu'à l'Alfa 6 de 1979.

ALFA ROMEO 2600 STUDIONOVE

Les optiques sont d'origine Giulia SS mais sont alignées au lieu d'être superposées. Notez le monogramme Alfa Romeo disposant du même graphisme que l'inscription "Studionove" spécifique à ce modèle.

donne envie d'en prendre le volant pour vérifier – cette histoire du scudetto mise à part – ce qu'il y a d'Alfa Romeo là-dessous. Séduit par son gabarit généreux, je commence mon essai par les places arrière. Evidemment, une fois la voiture décapotée, l'accès est aisé : les sièges conducteur et passager avancent en même temps qu'ils basculent afin de libérer le passage et reviennent à leur position d'origine lorsque l'on remet le dossier : un vrai luxe en 1963 ! Tout semble pensé pour le confort du passager, jusqu'au moment de s'installer : l'assise est courte, le dossier n'est qu'un morceau de simili recouvrant sans le moindre rembourrage une paroi totalement verticale. Le seul moyen de contenir mes jambes est de les écarter (et difficilement) dans une position absolument peu naturelle, comme si je nageais la brasse. Après tout, c'est normal puisque je suis à bord d'une 2+2. Je passe alors au poste de conduite et là, ce n'est que du plaisir. L'espace est généreux, le siège (bien enveloppant sur l'assise, moins au niveau du dossier) est monté très bas et le grand volant, que je trouvais un brin trop haut, s'avère finalement correctement positionné. Le levier de vitesse, à la verticale et non pas incliné comme sur la Giulia et ses dérivés, tombe parfaitement en main et le pédalier est exemplaire avec embrayage et frein articulés, accélérateur suspendu, tous bien dimensionnés et idéalement disposés pour le talon-pointe. Le combiné, entièrement redessiné (tout comme l'ensemble du tableau de bord) par rapport à la 2600 Spider de série, est moins lisible car tachymètre et compte-tours ont été repoussés du centre aux extrémités et sont donc cachés par les branches du volant. La visibilité est un régal : le pare-brise panoramique enveloppant permet un excellent contrôle des virages les plus serrés et le rétroviseur fixé sur le dessus de la planche de bord possède une articulation bien utile pour le réglage. En revanche, comme toujours avec les Alfa Romeo de la première moitié des années 60, l'ambiance tristounette déçoit : on n'a droit qu'à du noir, exception faite des cerclages chromés des cadrans et de la planchette de commande de ventilation au centre de la console. On aurait franchement espéré un habitacle plus convivial de la part d'un cabriolet si somptueux de l'extérieur.

Au démarrage (autre différence par rapport à la famille des Giulia, la clé est à droite), le biarbre ronronne vigoureusement et de façon régulière, comme sur toutes les Alfa. Surprenant : non seulement au ralenti mais même jusqu'à 2 000 à 2 500 tr/mn, il sonne exactement comme un 4 cylindres avant de réellement s'exprimer à moyens et hauts régimes. L'embrayage très dur demande pas mal de contrôle à mon mollet gauche. La boîte, avec sa commande bien guidée (seule la 5e est un peu éloignée) et un étagement quasi parfait des cinq vitesses, est bien plus agréable. La direction, très lourde en parking, est desservie par le poids du train avant. Elle est d'un maniement très... masculin ! Précise en ligne droite, elle est par contre peu réactive dans les virages les plus rapides et il faut s'habituer à cette lenteur pour ne pas faire d'erreurs dans l'inscription des trajectoires. D'où l'utilité du volant de grand diamètre. Le poids que le 6 cylindres en ligne amène sur le train avant détermine un comportement sous-vireur. Et là, encore une fois, il faut se souvenir que les coups de volant pour corriger la trajectoire doivent être portés avec force et sans perdre de temps. Quant aux freins, les 2600 d'avant 1964 sont une exception à la règle car les Alfa sont généralement équipées de quatre tambours ou de quatre disques : ici, on a un freinage mixte avec des disques avant à l'efficacité moyenne. Mais plus qu'aux freins proprement dits, les décélérations peu rassurantes sont dues aux pneus en béton de la voiture : ce sont encore ses Michelin d'origine d'il y a 55 ans ! Imaginez l'adhérence qu'ils peuvent garantir ! Meilleures notes en ce qui concerne le confort : l'amortissement est souple, même trop, et le bruit de la mécanique est loin d'être un souci sur une Alfa. Justement, ce moteur, je l'ai gardé exprès pour la fin. Nerveux, onctueux mais pas vraiment pétillant, le 6 cylindres régale par le gargouillis de ses trois carburateurs. Mais au ramage ne correspond pas le plumage car, comme toutes les 2600 que j'ai essayées jusqu'à présent, la Studionove est une décapotable pour les balades, non une sportive. Idéale en bord de mer, à conduire coude à la portière en profitant de sa souplesse. Il est vrai qu'elle est censée atteindre les 200 km/h, mais pour y arri-

La Studionove est une décapotable à conduire coude à la portière, en profitant de sa souplesse

Passeport technique Alfa Romeo 2600 Studionove

MOTEUR

Type 00601. 6 cylindres en ligne, disposé longitudinalement à l'AV, bloc et culasse en alliage léger, vilebrequin sur sept paliers, distribution à double arbre à cames en tête commandés par chaînes, soupapes en V ■ **Cylindrée :** 2 584 cm³ ■ **Alésage x course :** 83 x 79,6 mm ■ **Rapport volumétrique :** 9:1 ■ **Puissance maxi :** 145 ch IGM à 5 900 tr/mn ■ **Couple maxi :** 18,8 mkg IGM à 2 000 tr/mn ■ **Alimentation :** trois carburateurs double corps horizontaux Solex 44 PH H ■ **Allumage :** par batterie 12 V 50 Ah, bobine et distributeur ■ **Refroidissement :** liquide, par radiateur (capacité circuit : 15 l).

TRANSMISSION

Roues AR motrices ■ **Embrayage :** monodisque à sec ■ **Boîte de vitesses :** 5 rapports + MAR, levier au plancher ■ **Rapports de boîte :** 1re : 3,304 – 2e : 1,988 – 3e : 1,355 – 4e : 1 – 5e : 0,791 – MAR : 3,010 ■ **Rapport de pont :** 4,777 (couple conique hypoïde : 9 x 43).

STRUCTURE

Cabriolet 2 portes, 2+2 places. Caisse monocoque autoportante en tôles d'acier ■ **Suspensions AV :** roues indépendantes avec bras transversaux, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs hydrauliques, barre antidévers ■ **Suspension AR :** essieu rigide, bras oscillants longitudinaux, bras central triangulaire, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs hydrauliques ■ **Freins :** disques AV (diamètre 316 mm)/tambours AR, servofrein ■ **Frein à main :** mécanique, agissant sur les roues AR ■ **Direction :** à vis et galet ■ **Diamètre de braquage :** 11,7 m entre murs ■ **Jantes :** en acier ■ **Pneumatiques :** Michelin 165 x 400 ■ **Empattement :** 2,500 m ■ **Voies AV/AR :** 1,400/1,370 m.

PERFORMANCES

Vitesse maxi : 200 km/h (en 5e) ■ **Consommation :** 14,5 l/100 km.

PRODUCTION

1963 : 1 exemplaire.

COTATION

Pièce unique oblige, la voiture n'a pas de prix. Et puisque la famille Salvetti est du genre à s'attacher à ses Alfa, n'espérez pas qu'ils acceptent une offre...

Un bon ventilateur électrique pour plus de tranquillité lorsque l'on est dans les embouteillages.

L'imposant bi-arbre à six cylindres en ligne mange presque tout l'espace d'un compartiment pourtant assez grand. Contrairement à la 2600 berline (alimentée par deux carburateurs double corps surmontés d'un filtre à air classique), les dérivés sportifs à trois carbus sont accouplés à une prise d'air reliée au filtre.

ver, il faudrait un élan et un temps que mon planning ne me permet pas (et un jeu de gommes neuves, s'il vous plaît...). Dommage qu'Alfa Romeo n'ait jamais fait confiance à ce modèle : il aurait été parfait pour la jet-set californienne, avec ou sans scudetto, et nous aurions pu l'admirer dans des films, à l'image du Duetto du *Lauréat*. Mais l'histoire en a décidé autrement. ■

La Studionove est équipée de trois carburateurs Solex réputés moins gourmands, à l'époque, que les Weber correspondants.

Pour changer (ou tout juste inspecter) la bougie n°6, il faut... démonter la prise d'air du filtre, sans quoi elle est inaccessible.

Sur le côté gauche (échappement), on a regroupé canalisation du chauffage intérieur, boîte à fusibles, bocaux de liquide des freins et lave-vitre.

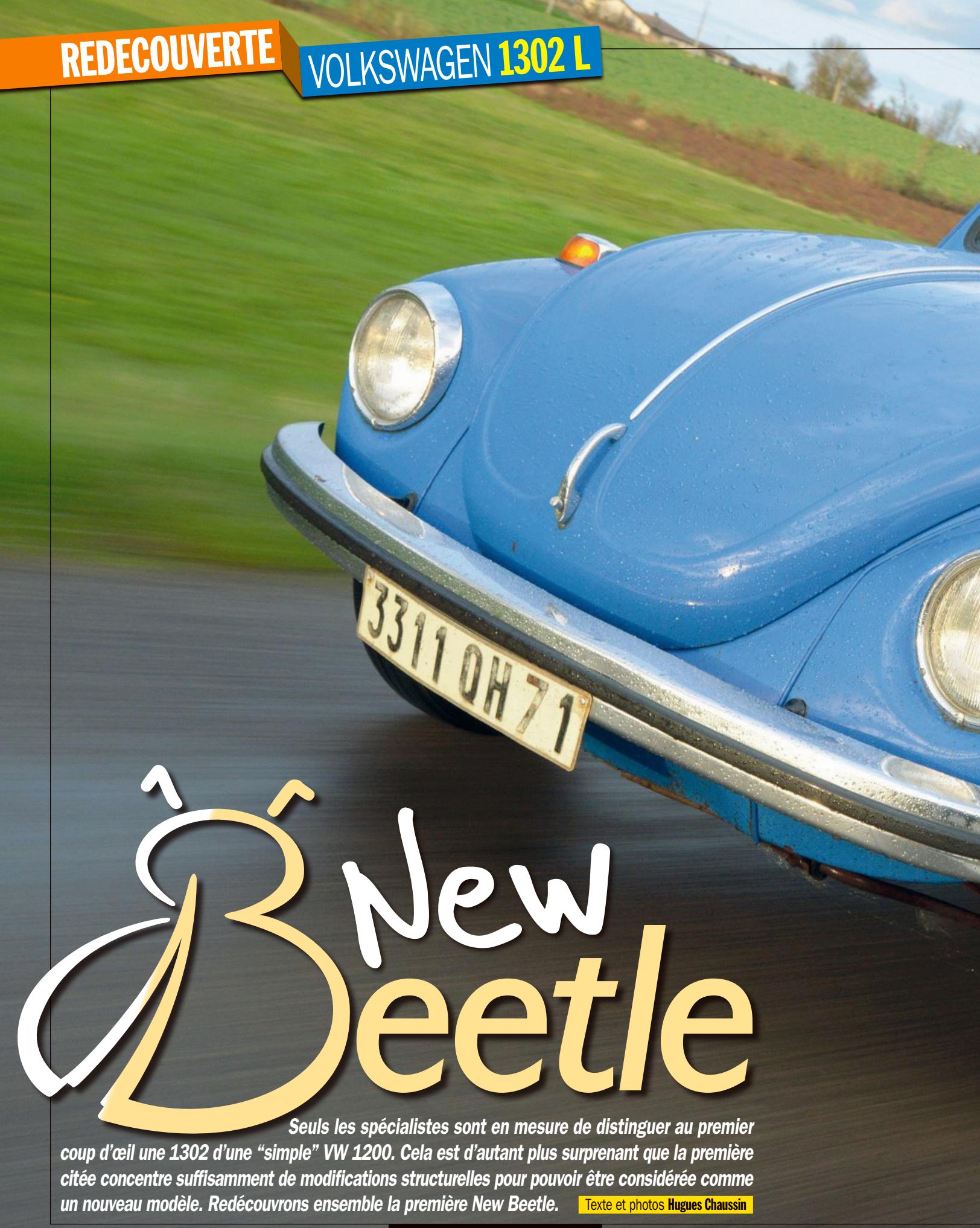
LIRE AUSSI

- **Alfa Romeo 2600 Sprint :** Un coupé au masculin [*Gazoline* 131].
- **Alfa Romeo 2600 De Luxe :** Il fallait Osi ! [*Gazoline* 165].
- **Alfa Romeo 2600 SZ :** Un coupé à part [*Gazoline* 241].

Le tuyau du réservoir empiète sur la droite du compartiment bagages. Les petits tuyaux que l'on voit recueillent les eaux de pluie du bord du capot et l'évacuent vers le bas de caisse. C'est ce qui s'appelle une construction soignée.

Identification

La frappe à froid et la plaque constructeur se trouvent sur l'auvent. Notez que, comme souvent sur les Alfa de cette époque, cette dernière n'indique pas les numéros de châssis et de moteur mais uniquement le code d'identification du modèle.



1302 New Beetle

Seuls les spécialistes sont en mesure de distinguer au premier coup d'œil une 1302 d'une "simple" VW 1200. Cela est d'autant plus surprenant que la première citée concentre suffisamment de modifications structurelles pour pouvoir être considérée comme un nouveau modèle. Redécouvrons ensemble la première New Beetle.

Texte et photos **Hugues Chaussin**

Sûre, confortable et suffisamment véloce pour s'insérer dans la circulation actuelle – hors autoroute –, la 1302 est une très bonne ancienne utilisable au quotidien.

VOLKSWAGEN 1302 L

Faut-il encore présenter la Cox ? Voiture du peuple par essence, imaginée par un ingénieur austro-allemand nommé Ferdinand Porsche, voulue par la chancellerie du Reich afin de véhiculer l'Allemagne puis la planète entière, cette automobile aux formes de coléoptère a connu une existence hors du commun. Du premier exemplaire sorti des ateliers le 15 août 1940 à l'ultime tombé des chaînes brésiliennes en 2003, ce sont plus de 21 millions de Cox qui se sont écoulées à travers le monde en près de 65 années. Deux tiers de siècle, vous vous rendez compte ? Cela nous paraît aujourd'hui inconcevable, mais pour parvenir à ces chiffres vertigineux, la VW fondatrice n'a même pas eu à gonfler son CV. Jamais, ou presque, elle n'a roulé des mécaniques. Et les seules fois où elle a fait semblant de le faire, c'était pour jouer les stars de cinéma, défilant sur l'écran à une vitesse que seule l'accélération du projecteur pouvait permettre. Car question puissance et améliorations mécaniques, la Cox a pour ainsi dire stagné durant ses longues décennies d'existence. Certes, cette vénérable auto a vu sa puissance mais aussi la tension de sa batterie doubler en quelques années, mais passer de 20 à 40 chevaux n'a jamais changé un âne en cheval de course. Ainsi, c'est avec une humilité inflexible que le coach allemand a doucement pris du galon. Considérée comme un vice par ceux qui ne se sont jamais intéressés au modèle, cette modestie technologique n'a pourtant jamais freiné la carrière de la Cox. L'évolution mécanique a minima est donc l'un des particularismes de cette auto pétrie de travers dont le succès pourrait sembler défier toute logique.

L'évolution mécanique a minima est l'un des particularismes de cette auto pétrie de défauts

Si nous faisons abstraction de l'esthétique, le principal remaniement dont la Cox a été sujette est intervenu à l'été 1970. A cette époque, le remplacement du bon vieux coach conçu avant la guerre est d'actualité. La Golf est dans les cartons, mais sa sortie ne sera effective que quatre ans plus tard. Pour faire patienter la clientèle, la Cox est retouchée en profondeur, ce qui, paradoxalement, se voit bien peu. En effet, tout ou presque se passe dessous. Afin de résister au poids des ans, VW entreprend de gommer le défaut majeur de son vieux modèle : la quasi-absence d'espace pour les bagages. En cause, l'encombrant train avant à barres de torsion transversales qui occupe une place folle. Pour corriger ce mauvais point, le constructeur dote son modèle d'un train antérieur à jambes de force dit McPherson, ce dernier imposant un remodelage de l'avant de la carrosserie à la fois pour la fixation de la suspension, mais aussi pour augmenter le volume du coffre de… 85 %. Observez une 1302 de face : elle se distingue d'une 1200 contemporaine à sa pointe de capot élargie. En parallèle, cette refonte permet de mettre le coach à la page du point de vue des normes de sécurité, ceci faisant suite aux résultats alarmants d'une enquête réalisée en 1966. Présentée comme dangereuse, la voiture allemande est clairement pointée du doigt, ce

A l'occasion du millésime 1968, la législation américaine a imposé le montage de phares verticaux. Pour cette raison, la Cox a perdu ses jolis yeux qui regardaient le ciel. Les gros clignotants étaient quant à eux apparus en août 1967.

Les traces d'usure de Choupette sont pieusement conservées par David et Géraldine. Telle qu'elle se présente, entièrement dans son jus, leur Cox semble nous raconter l'histoire de sa vie.

Il n'y a aucune différence d'enjoliveurs entre les différentes versions de 1302.

Ces feux en sabot ont fait leur apparition fin 1967. Ils s'éclipseront avec la 1303 et ses cabochons énormes. Les feux de recul sont réservés à la finition Luxe.

Dans le lot des améliorations apportées par la 1302 figure un système d'aération de l'habitacle qui permet de limiter la buée à l'arrière. Cette prise d'air en forme de croissant est la partie visible du dispositif.

Les 1302 sont les dernières Cox à bénéficier du pare-brise plat. A partir de la 1303, le modèle s'équipera d'un pare-brise bombé une fois et demie plus grand.

Le capot à pointe élargie trahit les versions 1302, 1302 L et 1302 S à nouvelle suspension avant avec jambes de force. Le bandeau en caoutchouc au milieu du pare-chocs est spécifique à la "L."

Depuis 1968 et la pose de cette trappe extérieure verrouillable et commandée de l'intérieur, il n'est plus nécessaire de soulever le capot avant pour faire le plein.

SIMONE ET ALAIN : LES PREMIERS PROPRIÉTAIRES

Cette belle Cox bleue fut vendue neuve par le garage Meyer de Mâcon. Pour vous, Simone et Alain Brumaire, ses anciens propriétaires, ont accepté d'ouvrir la malle aux souvenirs. « Cette 1302 a été notre première voiture neuve. Nous l'avons achetée l'année de notre mariage. Après avoir roulé avec une dizaine d'années, nous l'avons remisée dans une grange, bien au sec, pour cause de mutation dans une autre région. A ce moment-là, nous avons acquis une autre voiture, toujours de la même marque, mais il n'était pas question de nous séparer de cette Cox. Elle fut un achat coup de cœur, nous aimions sa ligne et puis elles étaient encore à la mode à ce moment. Avec elle, nous sommes partis en voyage de noces en Espagne. Nous avons toujours conservé l'écusson du camping où nous avions logé. Puis, après une vingtaine d'années d'immobilisation, nous avons estimé qu'il fallait bien faire quelque chose de cette Cox. Nous nous sommes alors résolus à la vendre et c'est monsieur Dufloux qui est parti avec. Nous avions eu pas mal de sollicitations. » Quelques mois après la vente du véhicule, Géraldine, David et leurs enfants sont venus rendre visite aux époux Brumaire. Ils leur ont présenté l'auto toute révisée et polishée. Emu par cette attention, Alain se souvient : « Je pense que nous ne pouvions pas trouver meilleurs acheteurs. Ils sont sympathiques et aiment vraiment notre ancienne voiture. Je crois qu'elle est entre de très bonnes mains. Elle a désormais une nouvelle vie ! »

Volant à gros cache central issu de la Porsche 914 et bourrelet de sécurité au-dessus de la planche de bord : l'affermissement des normes américaines a contribué au remodelage de l'habitacle de la VW. Au centre du volant, on trouve les armes du château de Wolfsburg.

Il ne faut pas chercher le raffinement à bord d'une Coccinelle. Les matériaux sont de qualité, mais l'ensemble est aussi froid et austère qu'une pierre tombale. Notez que l'aumônière côté passager est un privilège des "L".

La boîte à gants a une contenance limitée, mais elle ferme à clé sur la version Luxe.

Situées de part et d'autre du frein à main, deux manettes commandent le système de ventilation : la première permet d'ouvrir et de fermer le chauffage, la seconde dirige le flux d'air soit vers l'avant, soit vers l'arrière du véhicule.

Contrairement à ce que peut laisser supposer le schéma, la première se trouve en face et non en biais vers la gauche.

David Dufloux et sa VW 1302 L 1972

"Le bonheur des enfants"

La passion pour un modèle se forge quelquefois dès l'enfance, puis elle nous rattrape à l'âge adulte. Voici précisément ce qui a conduit David Dufloux à aimer les Cox : « Tout gamin, j'étais attiré par ces autos. Je me souviens d'une Cox jaune qui traînait dans le quartier où nous habitions. Tous les matins, en attendant le bus pour aller au collège, je l'entendais arriver puis je la voyais passer devant moi. Chaque jour, j'avais hâte qu'elle débarque. Je voulais la regarder… A l'âge adulte, j'ai continué à m'intéresser au modèle, puis j'ai cassé ma tirelire pour acheter ma première Cox, une 1302 vraiment pas fraîche dont j'ai entrepris la remise en état. Mais elle nécessitait une restauration intégrale, un exercice sympathique mais pas vraiment économique si l'on souhaite faire les choses dans les règles de l'art. Le projet avançait moins vite que notre envie de rouler en Cox en famille, c'est pourquoi, avec ma femme Géraldine, nous nous sommes dit que si l'opportunité se présentait, nous serions en mesure de craquer pour une auto prête à circuler. Mais le budget pour un bel exemplaire étant de plus en plus important, nous n'avions aucune certitude de pouvoir concrétiser ce rêve. Au milieu de tout cela, il y avait les enfants. Après avoir vu *La Coccinelle* de Walt Disney, ils ne parlaient plus que de Choupette. Pour eux, hors de question d'acheter autre chose ni d'attendre dix ans pour acquérir notre voiture. Notre chance fut une annonce parue sur un site bien connu. Le vendeur avait posté les photos de son véhicule à 10 heures, je suis tombé dessus quelques minutes après, puis j'ai appelé. L'auto était à Mâcon, à un quart d'heure de la maison, alors même que j'étais prêt à traverser le pays pour trouver la perle… Le monsieur a reçu 20 mails et une quarantaine de coups de fil dans la matinée. Avec sa femme, ils n'en revenaient pas. Je me suis déplacé dans l'instant et j'ai versé un acompte alors même qu'une autre personne arrivait avec sa remorque porte-voiture. J'ai craqué sur l'état de l'auto, entièrement dans son jus, avec ses petites imperfections et sa jolie patine. Elle m'a plu comme ça et j'ai tenu à ne rien toucher, ou presque. J'ai simplement effectué un gros lustrage, un nettoyage en profondeur ainsi que le remplacement des amortisseurs, des freins et des pneus pour la sécurité. Il devient difficile de dénicher un exemplaire aussi bien conservé, en première main, jamais accidenté ni transformé. C'est pour cela qu'autant de personnes se sont montrées intéressées. Depuis que nous roulons avec, c'est un pur plaisir. A chaque fois, les gens nous sourient, ils lèvent le pouce, nous saluent. Le capital sympathie de la Cox est immense. Et puis Chloé et Mathias l'adorent. Ils réclament sans cesse d'aller faire un tour en Choupette. Pour ça et seulement pour ça, ce coup de cœur est tout sauf un coup de folie. Le bonheur des enfants n'a pas de prix. » ■

La 1302 L dispose de fauteuils avant accueillants. A l'arrière, la banquette est large et confortable. Curieusement pour une auto à moteur arrière, le tunnel médian est très encombrant.

Les dernières Cox à pare-brise plat bénéficient d'un charme rétro incontestable. Celle-ci est dans un état de conservation émouvant.

qui ne manque pas de faire grincer quelques râteliers dans les bureaux de Wolfsburg. Dans cette dernière perspective, VW adopte un train arrière muni de barreaux de cardans à double triangulation, un dispositif modernisé qui permet un maintien des valeurs de carrossage profitable à la stabilité du postérieur. Le constructeur communique aussi sur quelques modifications entreprises dès 1967 : une nouvelle direction à colonne rétractable en cas de choc frontal ou encore des boutons de tableau de bord caoutchoutés. La sécurisation se poursuit à l'horizon 1971 avec, sur la 1302, un volant quatre branches à centre épais et un réservoir d'essence déplacé à l'arrière du véhicule. Ce changement s'accompagne d'une astuce déjà vue sur d'autres modèles, à savoir l'utilisation de la roue de secours avant comme amortisseur de chocs ! Ensuite, les montants latéraux sont renforcés afin de protéger un peu plus les occupants en cas de malheur. Nul doute que si l'airbag avait existé en 1970, ces messieurs dames en auraient logé partout. Enfin, l'accumulation de buée sur les vitres arrière, inconvénient bien connu des utilisateurs de Cox antérieures, est grandement atténuée par l'aménagement d'une lame d'air à l'intérieur de l'habitacle ayant nécessité l'agrandissement des grilles sous la lunette arrière et la création de petites ouïes derrière les glaces de custodes. Sans grande surprise s'agissant d'une Cox, c'est sous le capot moteur que les transformations sont les plus timides. Le 1 285 cm^3 gagne une paire de culasses à double entrée, une amélioration qui lui fait grappiller 4 ch (44 ch), alors que le précédent 1 500 est remplacé par un 1 600 cm^3 sur le modèle 1302 S, lequel est également pourvu des nouvelles culasses. Plus souple mais pas plus démonstratif que le petit 1300, ce dernier est surtout apprécié pour sa résistance à l'effort.

Assemblée jusqu'en juillet 1972, la 1302 aura connu une existence éphémère (23 mois) mais énergique. Les attraits de cette Cox "moderne" ont été en mesure de relancer prestement les ventes, en

De face, une 1302 se distingue d'une 1200 contemporaine à sa pointe de capot élargie

témoigne l'exercice 1971 au terme duquel l'auto battra son record annuel de production avec, tenez-vous bien, plus de 5 000 véhicules par jour. La 1302 est également auréolée d'un titre de gloire : c'est sous son règne, en février 1972, que VW battra le record mondial jusqu'alors détenu par la Ford Model T avec la fabrication de plus de 15 millions d'exemplaires d'un même modèle. Vendue par brouettées à travers la planète, la 1302 a forcément conquis de nombreux acheteurs dans le pays de Molière, cette France qui, après-guerre, conserva pourtant une rancune tenace à l'égard de tout ce qui provenait d'outre-Rhin. En prime, cette Cox n'était pas l'objet le moins connoté si l'on considère l'origine de ses origines. La belle bleue que voici, une 1302 L (pour Luxe), a été achetée neuve le 5 janvier 1972 à la concession de Mâcon par les époux Brumaire, ville qu'elle ne quittera que 45 ans plus tard, ce jour récent où David et Géraldine Dufloux, ses nouveaux et actuels propriétaires, ont été choisis pour écrire les pages de la deuxième vie de "Choupette", ainsi que la surnomment avec tendresse les enfants de la maison. Chez les Dufloux, cette auto a trouvé bien plus qu'un garage accueillant. Elle a désormais une nouvelle famille qui nous a conviés à "descendre" dans l'Ain afin d'essayer Choupette puis de la présenter aux lecteurs de *Gazoline*. Lorsque nous avons appris, à la rédaction, dans quel état d'origine elle était, nous n'avons pas tortillé : il nous fallait Choupette. Et vite !

Me voici donc devant cette petite merveille. Si beaucoup n'y voient qu'une simple Cox, ce modèle est tellement émouvant par son état de conservation qu'il se démarque de la foule des exemplaires restaurés à la perfection et/ou modifiés à outrance. Cela n'est pas pour me déplaire, et la perspective de prendre son volant me rend dingue d'impatience. David l'a bien compris, c'est pourquoi il me propose d'emblée de sortir l'auto du garage. Une fois dehors, la Cox se révèle. Sous le frais soleil de printemps, sa robe bleue prend vie. Quelle jolie teinte ! Nantie de ses impacts de cailloux, de sa bosse sur l'aile arrière droite – faite en 1972 sur un parking, une semaine après l'achat – et des quelques imperfections occasionnées par plusieurs décennies de service, Choupette a une belle authenticité, mais cela nécessite d'être

La mise sous pression du bocal de lave-glace s'effectue en branchant un tuyau sur la valve de la roue de secours. Fantastique !

Le nouveau train arrière à double articulation monté sur les 1302 se reconnaît instantanément au carrossage négatif des roues motrices. La lunette arrière agrandie de 4 cm en hauteur et le capot moteur à 26 fentes d'aération sont apparus sur le modèle 1972.

précautionneux. En effet, il n'est pas envisageable de repeindre un élément sous peine de gâcher le tableau. Alors que je manipule les ouvrants et inspecte le véhicule, j'apprécie la qualité de construction. Les portières se ferment délicatement, dans un "clac" sourd et franc à la fois. En revanche, les gâchettes d'ouverture sont très pénibles à actionner. Derrière le volant, je suis comme un coq en pâte. Le siège est confortable, son assise n'est pas du tout affaissée. Les commandes sont douces, je ne perçois aucun jeu, comme avec toute auto jamais bricolée et très bien entretenue. C'est manifestement le cas de cette 1302. La prise de contact est idéale, le véhicule se laisse gentiment apprivoiser et ne demande aucun effort particulier. Fortement démultipliée, sa direction est délicate, sa commande des vitesses intuitive alors que son pédalier non suspendu ne génère aucun désagrément. La sonorité caractéristique du moteur est bien sympathique et finalement, le bruit n'est pas si présent que cela. Assis derrière, le jeune Mathias s'occupe du volume sonore en communiquant avec enthousiasme sa passion pour Choupette. Le petit frère de Chloé explique aux lecteurs de *Gazo* que c'est lui qui a « donné le coup de clé qui a fait démarrer la voiture après la révision du moteur. C'est grâce à moi si elle marche ! », ajoute-t-il, pas peu fier de l'auto de papa et maman. La météo n'est pas vraiment de la partie, ce qui permet de tester l'efficacité très relative des essuie-glaces. A l'averse succède le déluge, ce qui incite plus que jamais à la prudence. Sur cette chaussée détrempée, la Cox se comporte très correctement. Seule la tenue de cap est affectée par le vent, ce qui n'a rien d'anormal sur une voiture à moteur arrière. Chaussée de pneus à profil moderne, dotée d'amortisseurs neufs et d'articulations révisées, la Cox possède un bon niveau d'adhérence avec un arrière qui se dandine peu et un train avant fidèle. Le coléoptère est collé au parterre. Certains disent préférer l'ancien montage de suspension avant. Je ne suis pas en mesure de comparer car je n'ai jamais conduit de "vieille" Cox. Quelle lacune… Sur les axes secondaires entre Ain et Saône-et-Loire, le petit coach se pilote du bout des doigts, paisiblement mais sans jamais peiner. Malgré les modestes 44 ch issus de son petit 4 cylindres à plat refroidi par air de 1 285 cm^3, un bloc supercarré, les performances sont très honorables. Je perçois même une once de nervosité lorsque je tire sur les rapports. Les 900 et quelques kilos de cette VW toute mouillée, une masse que j'estime importante au regard de l'époque et du format de véhicule, n'ont finalement qu'assez peu d'incidence sur les prestations de la mécanique. En revanche, si la Cox avait pesé 750 kg, elle aurait consommé un bon litre de moins aux 100 kilomètres. Lorsqu'on considère la voracité hors normes de ces petits moteurs à plat, cet embonpoint peut finalement représenter un réel handicap. Vue autrement, cette masse respectable profite à la qualité de construction, exemplaire, et à la robustesse, à toute épreuve. Les Cox sont des dures au mal, elles l'ont 100 fois démontré. L'état dans lequel Choupette se trouve aujourd'hui, 48 ans après sa sortie d'usine, confirme, s'il le fallait encore, combien ces Cox étaient bien construites.

Le petit coach se conduit du bout des doigts, paisiblement, mais sans jamais peiner

Cette 1302 nous réserve encore une belle surprise. Peut-être même s'agit-il de la meilleure. Au fil de notre après-midi de promenade, impossible de faire le compte du nombre de signes d'approbation qui nous ont été adressés. Les plus communicatifs étant les sourires des personnes croisées. La Cox est ultrapopulaire, mais elle est également hypersympathique. Rien que pour ça, la balade est un enchantement. Lorsqu'on est assis derrière son petit pare-brise plat, on a le plaisir d'offrir de la joie et la joie de recevoir du plaisir. Et ça, c'est géant ! ■

Merci à Géraldine, David, Chloé et Mathias pour leur accueil généreux. Une mention spéciale à Géraldine qui a joué les "pilotes travelling" avec enthousiasme et sérieux. On recommence quand tu veux !

La marmite en fonte de ta grand-mère ? Non, la boîte à air de ma Cox…

Passeport technique Volkswagen 1302 L

MOTEUR

4 cylindres à plat longitudinal AR, type AB. Carter moteur et culasses alu, cylindres ailetés en fonte, un arbre à cames central entraîné par pignons, deux soupapes par cylindre, rappel par ressorts hélicoïdaux, vilebrequin en fonte supporté par trois paliers, graissage sous pression par pompe mécanique à engrenages ■ **Cylindrée :** 1 285 cm³ ■ **Alésage x course :** 77 x 69 mm ■ **Puissance maxi :** 44 ch DIN à 4 100 tr/mn ■ **Couple maxi :** 8,8 mkg DIN à 3 000 tr/mn ■ **Rapport volumétrique :** 7,5:1 ■ **Alimentation :** un carburateur simple corps Solex 31 PICT 3, pompe à essence mécanique ■ **Allumage :** par batterie 12 V 36 Ah, bobine et distributeur, dynamo 14 V 30 A ■ **Refroidissement :** par air forcé.

TRANSMISSION

Roues AR motrices par demi-arbres oscillants à double articulation ■ **Embrayage :** monodisque à sec, commandé par câble ■ **Boîte de vitesses :** 4 rapports synchronisés + MAR. Levier au plancher ■ **Rapports de boîte :** 1re : 3,80 – 2e : 2,06 – 3e : 1,26 – 4e : 0,89 – MAR : 3,80 ■ **Rapport de pont :** 8 x 35 (4,375 : 1).

STRUCTURE

Coach 4 places. Coque autoportante en tôles d'acier ■ **Suspension AV :** roues indépendantes par bras inférieurs oscillants, jambes de force et barre stabilisatrice, ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques ■ **Suspension AR :** roues indépendantes par bras oscillants obliques, ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques ■ **Roues :** en tôle 4 J 15 ■ **Pneus :** 155 SR 15 à carcasse radiale ■ **Freins :** tambours AV/AR (disques AV en option) ■ **Frein à main :** mécanique, sur les roues AR ■ **Direction :** à boîtier ■ **Rayon de braquage :** 4,80 m ■ **Dimensions (L x l x h) :** 4,080 x 1,580 x 1,500 m ■ **Empattement :** 2,42 m ■ **Voies AV/AR :** 1,37/1,35 m ■ **Poids :** 870 kg (à vide).

PERFORMANCES

Vitesse maxi : 125 km/h (constructeur).

PRODUCTION

Août 1970 - juillet 1972 : 1 769 603 exemplaires ■ **Prix en 1971 :** 9 400 F ■ **Options :** boîte semi-automatique, freins AV à disques ■ **Puissance fiscale :** 7 CV.

COTATION

La Cox a beau avoir été beaucoup produite, trouver un exemplaire d'origine et bien conservé sous nos latitudes n'est pas chose aisée. Une dépense moyenne de 8 000 euros est désormais nécessaire pour s'offrir un exemplaire peu kilométré, en bon état de marche et exempt de corrosion ou bien un modèle correctement restauré.

L'un des secrets de la 1302 : les chapelles d'amortisseurs avant, lesquelles trahissent la présence d'un train avant à jambes de force.

Face aux 1200 et 1300, la 1302 possède un coffre agrandi de 85 %. Merci le train avant McPherson et la partie avant redessinée ! Par rapport à l'origine, il manque – provisoirement – les protections au-dessus de la roue de secours et du réservoir.

Seule "avancée" technologique sur le 4 cylindres à plat de la 1302 : des culasses à double entrée. Au final, 4 ch supplémentaires, soit… 10 % de puissance en plus !

Identification

Plaque constructeur : rivetée dans le compartiment avant, près du mécanisme de verrouillage du capot.

Numéro de moteur : poinçonné sur le carter, au droit du support de dynamo.

Presque entièrement dissimulé sous sa coiffe, le carbu simple corps inversé Solex de 31 mm garantit une réelle souplesse à ce petit moteur.

DIATTO TIPO 20A TORPEDO

Dans les années 20, la marque turinoise Diatto était la rivale désignée de Lancia. Réputées pour leur fiabilité, le soin de leur construction et leurs performances, les voitures qu'elle fabriquait étaient parmi les plus appréciées de l'élites sociale. Disparue à l'aube du choc de Wall Street à cause de difficultés financières, Diatto a laissé derrière elle d'excellentes autos, à l'image de ce torpédo mû par un 4 cylindres à arbre à cames en tête. Brillant pour son époque, il constitue un témoignage extraordinaire du savoir-faire italien de l'entre-deux-guerres.

Texte **Marco Visani** - Photos **IsolaPress**

Sous sa robe d'une élégance classique, la Tipo 20A cache une mécanique insoupçonnée car son moteur deux litres est doté d'un arbre à cames en tête.

d'une b

La triste vie ourgeoise

DIATTO TIPO 20A TORPEDO

Une fois n'est pas coutume, commençons par l'écusson : que vous rappelle ce lettrage blanc dans un ovale rouge cerné par des points rouges sur fond blanc ? Bugatti bien sûr ! Alors, qui a copié qui ? On raconte que c'est Ettore Bugatti en personne qui, grâce aux excellents rapports de collaboration qu'il entretenait avec Diatto, aurait choisi de modeler son logo à l'image de celui de son collègue turinois. Celui-ci se serait senti honoré d'avoir servi de source d'inspiration à un producteur aussi important. Si les légendes ne reflètent pas toujours la réalité, il y a de fortes probabilités que celle-ci soit fondée. Car l'histoire de la Diatto est bien plus ancienne que celle de Bugatti. Ses débuts se perdent en 1835 quand, dans son usine de Corso Moncalieri, la marque commence à produire calèches et carrosses puis, à partir de 1865, des omnibus [1]. En 1868 s'ajoutent les wagons ferroviaires pour des clients comme la Compagnie des wagons-lits ou les Grands Express Européens de Paris. Les bénéfices permettront aux frères Vittorio et Pietro Diatto, petits-fils du fondateur Guglielmo, de cumuler des capitaux qui seront réemployés pour franchir, en 1905, le pas de l'automobile. A cette époque, il n'y a que 2 119 voitures en circulation sur le territoire italien, soit une pour 16 075 habitants [2], mais le "carrosse sans chevaux" représente l'avenir et les chiffres de production de la nouvelle arrivante, la Fiat – qui a fabriqué 268 autos en 1904 –, sont encourageants.

Par l'intermédiaire d'Ettore Bugatti, les Diatto signent alors un contrat avec Clément-Bayard et créent la société Diatto-Clément SA pour assembler sous licence des Clément dans une usine de 25 000 m² (avec 200 machines-outils et 500 ouvriers, contre les 700 de Fiat) située Via Fréjus [3]. Ce n'est d'ailleurs pas le seul cas de coopération entre France et Italie en cette préhistoire automobile [4]. Le modèle le plus puissant des trois, la 20-25 HP (3 770 cm³), est de si bonne qualité qu'il gagne la Coupe Herkomer, un prix allemand attribué aux voitures les plus fiables dans les courses d'endurance. Deux autos plus économiques l'épaulent : la 10-12 HP (1 884 cm³) et la 14-18 HP (2 724 cm³). La production de 250 unités par an fait d'emblée de Diatto l'un des acteurs majeurs du marché national. En 1907 s'ajoute la 25/35 HP (4 846 cm³), puis c'est au tour de la 24 HP en 1908, une luxueuse 6 cylindres tribloc qui sera malheureusement un échec. Le 30 juin 1909, Adolphe Clément abandonne la société : le nom de l'entreprise devient alors Fonderie Officine Fréjus, mais l'appella-

[1] Les omnibus sont des trains urbains à attelage hippomobile ou, autrement dit, des carrosses sur rails.
[2] Source : *Automobile in cifre*, Anfia-Satiz, édition 1998.
[3] Nous sommes dans le quartier de Borgo San Paolo, à seulement quelques centaines de mètres de l'endroit où s'établira Lancia. Une partie du bâtiment qui accueille Diatto existe encore de nos jours.
[4] Les origines de la future Alfa Romeo sont également françaises, car l'A.L.F.A. avait commencé son activité en 1910 en exploitant l'ancienne usine milanaise de Darracq.
[5] Contrairement à ses concurrents qui confient bon nombre de châssis aux ateliers de carrosserie indépendants, Diatto réalise elle-même la plupart des carrosseries de ses voitures. L'une des rares exceptions est la Tipo 20S bateau dessinée par le Lyonnais Mouche.

Les Diatto se distinguaient de leurs concurrentes par leur esthétique et leur excellente finition.

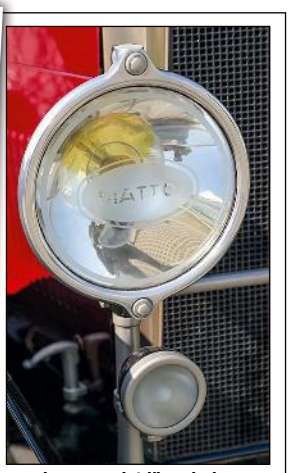
Le coffre ancré sur le marche-pied gauche contient le cric et une trousse à outils.

La production de 250 unités par an fait d'emblée de Diatto l'un des acteurs majeurs du marché national

tion commerciale reste Diatto. Le premier modèle 100 % italien, la 16 HP (2 049 cm^3) de 1910, est une réussite : pour faire face à la demande, l'entreprise ouvre, Via Moretta, une usine de carrosseries [5] et rachète – en 1915 – les installations John Newton à Turin et Scacchi & C à Chivasso dans le but d'assembler des utilitaires légers dérivés des autos. L'année suivante, afin de se préparer à la production militaire, elle accueille dans son giron la Société des Moteurs Gnome et Rhône SA spécialisée dans les blocs d'avions et qui construira sous licence des moteurs 8 cylindres Bugatti. Encore une fois, les destins italiens et français se croisent. Quant à la fabrication automobile proprement dite, c'est un tourbillon de modèles qui vont et viennent sans arrêt en cette période-là, leur cycle de vie étant généralement très court, à l'image de la Tipo Unico 16 HP (2 112 cm^3, trois rapports) de 1911 et de la Tipo 18 (2 413 cm^3, quatre rapports) qui en prend la relève dès 1912. Cette dernière constituera le fleuron du constructeur jusqu'à la Première Guerre mondiale.

A cette époque, les Diatto s'engagent souvent en compétition et signent de très bons résultats, à l'instar d'Eugenio Silvani qui, en juin 1914, remporte le circuit toscan de San Piero a Sieve. En 1916, Enzo Ferrari, qui n'est encore qu'un jeune passionné de véhicules de course, achète une Diatto avec son frère. Rouge, cela va sans dire... Cette même année, la gamme compte aussi la 20/25 HP (2 724 cm^3) et la 30/40 HP (3 669 cm^3), toutes deux à moteur 4 cylindres, seule architecture désormais utilisée et à laquelle la marque restera fidèle jusqu'à la fin. Une fois la paix signée, la crise menace Diatto, épuisée par les grèves ouvrières et les dettes. L'entreprise (qui, en 1920, revient à la dénomination officielle Società Anonima Auto-

Voici, au centre du radiateur, le logo Diatto : une copie conforme de celui de Bugatti !



Les phares Bosch à l'inscription Diatto satinée. Quelle classe !

Les détails fétiches d'une vintage : le rétroviseur (lilliputien) intégré au feu d'auvent et le klaxon à pompe.

L'orifice de remplissage est situé sur la droite du réservoir : le bouchon risque de frotter contre l'aile. Les feux ont été ajoutés pour pouvoir circuler de nos jours.

Pour éviter de se desserrer en roulant, les papillons possèdent des filetages. Ceux-ci sont différents à gauche et à droite et ne sont donc pas interchangeables. D'où l'indication "sinistro" (gauche) sur celui-ci.

Le porte-valise arrière en position de repos. Lorsque l'on a des bagages à ranger, il faut le libérer de ses sangles et charger la petite galerie.

La forme du tableau de bord en bois marqueté suit parfaitement celle du capot moteur. Les deux commandes placées sur le moyeu du volant (très incliné) gouvernent l'avance à l'allumage (à gauche) et l'accélérateur à main (à droite). Au centre se situe le poussoir du klaxon électrique. La petite pédale de gauche actionne l'échappement libre, ce qui dégage un brin de puissance supplémentaire et beaucoup plus de bruit.

Une poche aumônière géante et bien fermée équipe chacune des quatre portes. Sur la Diatto, les détails sont soignés. Notez, sur la partie supérieure de la porte, le trou pour la fixation d'une vitre latérale proposée en option.

Sur le côté droit du levier de vitesse se trouve le frein à main, positionné à la verticale.

mobili Diatto) doit s'acquitter d'une créance de six millions de lires versée par le gouvernement pour acheter les fournitures militaires. Afin de suivre de plus près l'état de ce remboursement, le siège social est temporairement déplacé à Rome. A Turin, le secteur ferroviaire est vendu à Fiat pour pouvoir poursuivre le développement de nouveaux modèles. Ces derniers s'avéreront les mieux réussis de l'histoire de la marque, mais seule la petite Tipo 10 (1 017 cm^3, 12 ch, 55 km/h) est une Diatto à part entière. Les autres partagent leurs gènes avec divers constructeurs, comme la moyenne Tipo 30 produite sous licence Bugatti (1 452 cm^3, 25 ch, 90 km/h) ou la Tipo 20 qui, contrairement à ce que pourrait laisser supposer son nom, est bien plus grande que la 30.

Présentée en 1922 au Salon de Milan, la Tipo 20 est le fruit du génie de Giuseppe Coda, propriétaire de la Veltro Automobili de Turin, une entreprise tuée dans l'œuf à cause de difficultés financières. Mue par un moteur à arbre à cames en tête de 1 996 cm^3 pour 40 ch, la plus intéressante des Diatto se démarque par ses finitions haut de gamme et sa grande robustesse. Conçue pour la compétition, sa jumelle Tipo 20S (pour

La Tipo 20 se démarque par ses finitions haut de gamme et sa grande robustesse

Spinta, *poussée*) délivre 75 ch et remporte de multiples succès aux mains des meilleurs pilotes de l'époque : Guido Meregalli finit premier au Circuito del Garda en 1924, Alfieri Maserati [6] à la Aoste-Grand Saint Bernard, à la Susa-Moncenis (deux montées chronométrées) et à la Targa Florio, et Gastone Brilli-Peri à la Coupe des collines de Pistoia en 1923. Malgré ces victoires [7] et le bon accueil que les marchés étrangers réservent à la Tipo 20 (notamment l'Angleterre et l'Australie), Diatto ne parviendra jamais à se redresser du choc financier d'après-guerre. En 1923, la firme dépose un première fois le bilan. En mai 1924, une nouvelle société est fondée avec quatre associés (Panetti, Musso, Prandi et Gordini) qui privilégient le domaine sportif en finançant une monoplace à huit cylindres. Engagée au Grand Prix d'Italie de 1925 et pilotée par Emilio Materassi, celle-ci ne franchira pas la ligne d'arrivée. En 1926, Diatto emploie 400 collaborateurs. De ses chaînes tombent chaque jour sept Tipo 20A, un remaniement de la Tipo 20 comptant 45 ch dont l'empattement est passé de 3 à 3,1 m. La sérénité semble à portée de main quand la faillite des entreprises textile de la famille Musso précipite la fin de la Diatto. La production régulière cesse en 1927, mais quelques exemplaires verront le jour jusqu'en 1929 pour écouler les stocks de moteurs. En 1931, Carlino Sasso rachète les droits d'utilisation en se limitant à produire des pièces détachées et en utilisant les salariés pour fabriquer... des compresseurs et des groupes électrogènes. En 1955, ce qui reste de l'ancienne usine Diatto est cédé à la Veglio & Co et la marque entre à jamais dans les mémoires, forte d'une excellente réputation pour une entreprise qui n'aura assemblé des voitures que durant 21 ans, de 1906 à 1927.

En m'approchant de la Tipo 20A de 1924 de mon essai, ma première impression est qu'elle inspire le respect. Est-ce parce que je suis face à un témoignage d'une histoire achevée, parce qu'elle est d'une grande élégance sous cette teinte bordeaux et ivoire aux incontournables ailes noires ou parce qu'elle est immense avec son empattement de 3,10 m, soit à peu près celui d'une DS 19 ?

En tout cas, je suis intimidé ! Au moment de monter à bord, mon stress et mon admiration ne font qu'augmenter. Prendre place au volant implique un savoir-faire peu banal : il faut réfléchir avant d'entrer. On glisse la jambe gauche, puis la droite, et enfin le torse. Je me retrouve alors très loin du sol, ce qui ferait se sentir à l'aise l'utilisateur d'une moderne. Mais là, je me demande pourquoi être aussi haut perché alors que l'espace est à ce point compté. Jugez plutôt : je suis écrasé entre une immense capote qui descend vers la partie avant et les flancs qui si resserrent sur moi. Je me souviens alors qu'il y a un siècle ou presque, le chauffeur n'était qu'un serviteur et que, par conséquent, il était tout à fait normal de le limiter à un niveau de confort moins que basique : inexistant !

Ce "dépaysement" se confirme face au volant très haut et très incliné, alors que je suis assis sur une banquette qui semble pensée non pas pour maintenir ses occupants, mais pour les faire glisser dehors (il n'y a pas de vitres latérales...). Une fois le moteur démarré par le biais d'opérations somme toute modernes, mis à part le starter caché sous le tableau de bord et le réglage de l'avance au volant, je me rends compte que le pire n'est pas encore derrière moi. Je dois à présent composer avec un grand nombre d'éléments qui paraissent

[6] Alfieri Maserati (1887-1932), fondateur de la marque homonyme en 1914 à Bologne, a été pilote pour plusieurs écuries, dont Diatto.
[7] Au total, des Diatto sont montées plus de 500 fois sur un podium.

L'élégance de la Diatto se retrouve partout : l'intérieur de la capote est vierge de tout élément structurel, hormis un renfort transversal peint dans la couleur de la toile.

Dans cette jolie platine en aluminium sont regroupés le combiné et les commandes. A gauche, le tachymètre Smiths accueille un double compteur. Au centre, on trouve l'ampèremètre, l'éclairage intérieur et le manomètre d'huile. A droite, la montre et son réglage. Le rond central du bas reçoit le poussoir d'allumage, le contact à clé et les feux (la petite manette à trois positions). Les quatre vis cachent autant de fusibles.

Afin d'accéder aux places arrière, les strapontins se replient à 90°. Ils ne sont cependant pas démontables. Plus qu'une banquette, on a droit à un véritable double fauteuil avec accoudoirs bien rembourrés et garnis de cuir.

Silvia Nicolis et la Diatto Tipo 20A Torpédo 1924 du musée Nicolis

"Mon père m'a légué une passion"

Pour mieux comprendre la fille, il faut quelquefois s'intéresser au père. Luciano Nicolis, né en 1934, était un garçon très pauvre qui, à la fin de la guerre, avait faim. Il s'invente alors un métier en allant récupérer cartons et ferrailles. Il se donne tellement de peine qu'il arrive à créer une petite entreprise, la Lamacart de Vérone, qui devient vite la plus importante en Europe dans le domaine du recyclage du papier. La nécessité de ne rien gaspiller et de tout récupérer le conduit, au fil des ans, à s'attacher à n'importe quel objet de collection. Mais Luciano n'est pas un hurluberlu qui accumule : il se voit plutôt comme le gardien d'un passé qui doit se transmettre aux générations futures. C'est pourquoi, en 2000, il rend publiques ses trésors en ouvrant à Villafranca, à quelques kilomètres de Vérone, le musée qui porte son nom : une collection de 200 voitures tout d'abord, mais également 105 motos, 120 vélos, 3 avions, 500 appareils photos, 100 machines à écrire, 120 instruments de musique, 100 volants de Formule 1. A sa mort, en 2012, la direction du musée revient à sa fille Silvia qui le gère avec passion et énergie en mémoire de son père. La Diatto Tipo 20A 1924 qui illustre ces pages n'est que l'une des plus de 90 autos qui y sont abritées (hormis quelques modèles, elles sont exposées en rotation). Dans les coulisses des salles, on retrouve de belles reconstructions, telle celle de l'atelier "années 50", avec une Lancia Appia première du nom et des radiateurs de véhicules vintage.

Le musée est situé Viale Postumia, 71 Villafranca à Vérone. Il est ouvert du mardi au dimanche de 10 à 18h. L'entrée est fixée à 10 euros. *Infos sur www.museonicolis.com* ■

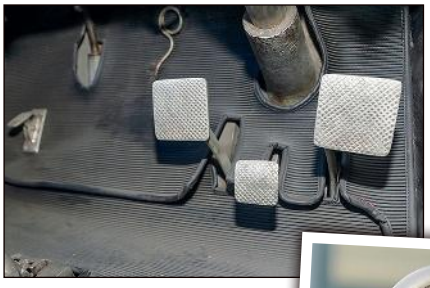
Sur cette photo de profil, on visualise bien l'espace (généreux) dévolu aux passagers par rapport à celui laissé au chauffeur.

réfléchis afin de transformer un essai en cauchemar, pour peu que le journaliste soit né près d'un demi-siècle après la bagnole. Je vous dresse une liste exhaustive de toutes ces complications. 1 : accélérateur et freins sont inversés (ce qui peut se révéler dangereux) - 2 : le volant est à droite - 3 : la grille de la boîte de vitesses est "à l'envers" avec 1re et 2e au centre, 3e et 4e à gauche, MAR en haut à droite - 4 : la boîte n'est pas synchronisée, donc le double débrayage s'impose - 5 : le rétroviseur côté conducteur est grand comme une pièce de deux euros et la lunette arrière ne dépasse pas la taille d'un billet de 100, ce qui fait que, ne pouvant contrôler ce qui se passe derrière, je peux juste espérer qu'il n'y ait personne - 6 : les freins sont à commande mécanique et uniquement prévus à l'arrière. Malgré tous ces obstacles, ayant une âme d'aventurier, je me lance tout de même dans les ruelles de l'enceinte du musée qui nous a confié cette voiture. Le moteur, bruyant, a une sonorité sourde et agréable et une montée en puissance très volontaire pour un deux litres de 94 ans. La boîte, commandée par un embrayage très brusque, est dure et peu maniable, autant à cause de la forme du levier que du dessin de la grille. Mais l'étagement des rapports apparaît équilibré, hormis une première ultracourte qui sert à donner le juste élan. La direction, presque "impossible" en parking, s'améliore lorsque l'on roule : imprécise, peu directe, mais encore dans les limites de l'utilisable. Les essieux rigides rendent les entrées de virage peu rapides et le confort s'en ressent. Mais ce n'est pas le plus grave. Le désastre, le vrai, ce sont les freins. Avec deux uniques petits tambours pour ralentir près d'une tonne et demie, la pression sur la pédale ne sert franchement qu'à allumer les minuscules feux stop montés afin de circuler de nos jours. La possibilité d'arrêter la Tipo 20A réside alors en trois facteurs : rouler très tranquillement, rétrograder jusqu'en première, prier vos saints préférés (opération vivement conseillée, même en cas d'athéisme) que la route soit parfaitement dégagée. Je vous avoue avoir respecté les trois, sans avoir pour autant évité les sueurs froides. Mais au final, je me suis toujours arrêté. Un peu comme cette marque qui aurait mérité une existence bien plus chanceuse. ■

Prendre place au volant implique un savoir-faire peu banal : il faut réfléchir avant d'entrer

Les tambours arrière à câble doivent ralentir à eux seuls la tonne et demie de la Tipo 20A. Au secours...

À l'avant et à l'arrière officient des essieux rigides dotés d'amortisseurs à friction.



Le cauchemar des automobilistes modernes : le pédalier inversé avec embrayage à gauche, accélérateur au centre et frein à droite.

Le bouchon de radiateur intègre un thermomètre rudimentaire permettant au conducteur de contrôler aisément la température d'eau.

Un grand merci à Andrea, le mécano du musée Nicolis, pour sa patience lors de notre séance photo, à Sara, du centre de documentation, pour nous avoir déniché un précieux exemplaire de la notice d'entretien de la Tipo 20A, à Enrica, pour nous avoir fait découvrir les trésors de la collection, et un merci tout particulier à Silvia, la patronne des lieux, qui poursuit avec passion l'œuvre de son père Luciano.

Passeport technique Diatto Tipo 20A Torpédo

MOTEUR

Type Diatto 20A. 4 cylindres monobloc en ligne, disposé longitudinalement à l'avant, bloc et culasse en fonte, vilebrequin sur trois paliers, distribution par arbre à cames en tête commandé par cascade d'engrenages, soupapes en V ■ **Cylindrée :** 1 996 cm³ ■ **Alésage x course :** 79,7 x 100 mm ■ **Rapport volumétrique :** 5,5:1 ■ **Puissance maxi :** 45 ch à 3 000 tr/mn ■ **Alimentation :** par un carburateur Weber automatique ■ **Allumage :** par batterie 6 V 90 Ah, magnéto haute tension avec distributeur ■ **Refroidissement :** liquide, par radiateur et pompe.

TRANSMISSION

Roues AR motrices avec arbre longitudinal et joint de cardan ■ **Embrayage :** monodisque à sec ■ **Boîte de vitesses :** 4 rapports + MAR, levier au plancher.

STRUCTURE

Torpedo 4 portes, 6 places, châssis à longerons et traverses, carrosserie en tôles d'acier, capote en toile ■ **Suspensions AV :** essieu rigide, ressorts à lames longitudinaux, amortisseurs à friction ■ **Suspension AR :** essieu rigide Cantilever, ressorts à lames longitudinaux, amortisseurs à friction ■ **Freins :** tambours AR, commande mécanique (à tambours AV en option, brevet Perrot) ■ **Frein à main :** mécanique, agissant sur les roues AR ■ **Direction :** à vis et secteur ■ **Jantes :** fils, Sanckey ou Rudge-Whitworth ■ **Pneumatiques :** Dunlop Cord 820 x 120 ■ **Empattement :** 3,100 m ■ **Voies AV/AR :** 1,400 m ■ **Poids à vide :** 1 400 kg.

PERFORMANCES

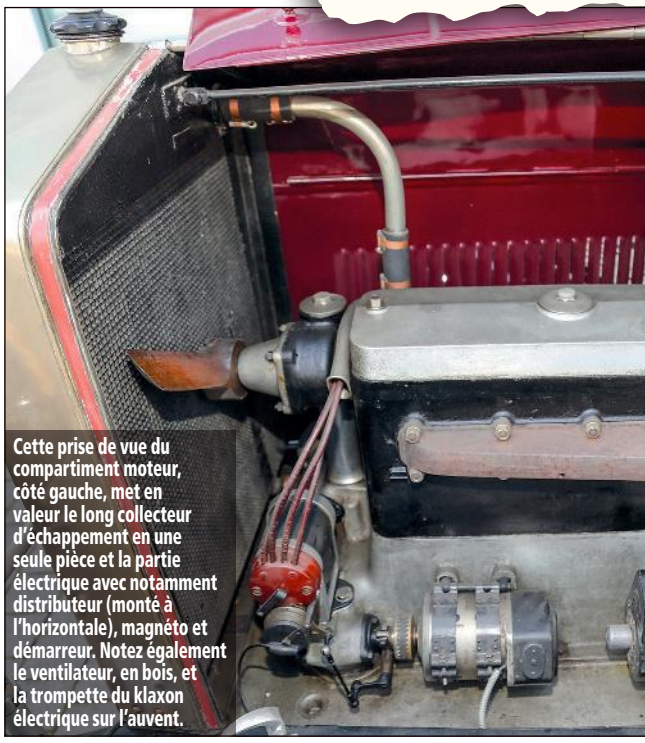
Vitesse maxi : 100 km/h ■ **Consommation :** 17,5 l/100 km.

PRODUCTION

1924-1927 : nombre d'exemplaires inconnus.

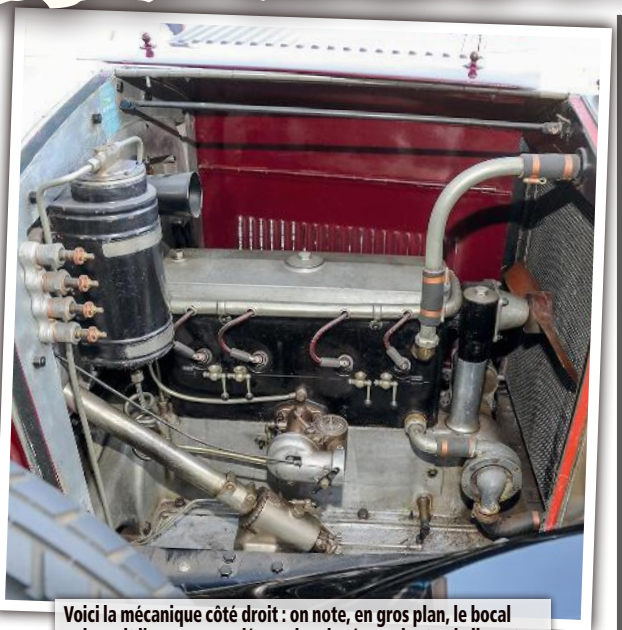
COTATION

Malgré sa rareté (on estime qu'il n'en reste qu'une trentaine d'exemplaires), la Tipo 20A se négocie à un prix moyen : dans les 35 000 euros, sans distinction entre berlines (plus rares) et torpédos (plus courantes). Cette marque souffre d'un manque d'intérêt que la stabilité de sa cote depuis dix ans vient confirmer.



Cette prise de vue du compartiment moteur, côté gauche, met en valeur le long collecteur d'échappement en une seule pièce et la partie électrique avec notamment distributeur (monté à l'horizontale), magnéto et démarreur. Notez également le ventilateur, en bois, et la trompette du klaxon électrique sur l'auvent.

La lunette arrière est un petit trou ovale dans la capote protégé par une vitre qui reprend joliment la forme du monogramme Diatto. Inutilisable en manœuvre, elle ne permet pas non plus de faire pénétrer la lumière dans l'habitacle, ou très peu.



Voici la mécanique côté droit : on note, en gros plan, le bocal qui reçoit l'essence par dépression du réservoir et qui alimente le carburateur par gravité, le boîtier de direction et, en bas, les tuyaux d'entrée et de sortie de l'eau du radiateur vers le moteur et vice versa. Entre culasse et bloc, il n'y pas de joints. Les pistons sont en aluminium, le vilebrequin est en chrome et nickel.

Identification

La plaque constructeur se situe au centre de l'auvent.

Sur le bloc moteur, on trouve une plaque ainsi qu'une frappe à froid.

REDECOUVERTE PANHARD DYNA X CABRIOLET

Affichant un comportement routier impressionnant pour l'époque, la Dyna X est une auto redoutable avec laquelle on peut foncer joyeusement. Il faut seulement se méfier du freinage, un peu juste en comparaison des performances.

Quel PANARD !

Après-guerre, les Panhard étaient sans doute les voitures les plus modernes et les plus à l'aise sur route. Malgré leur modeste cylindrée, elles ont dominé la concurrence de la tête et des épaules. Redécouvrons ensemble celle par qui tout a (re)commencé : la Dyna X, ici dans sa rare version cabriolet.

Texte et photos **Hugues Chaussin**

PANHARD DYNA X CABRIOLET

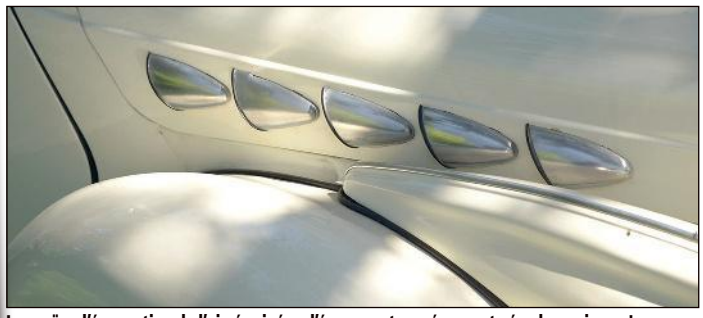
Les formes baroques de ce cabriolet lui ont valu le surnom de "Louis XV".

Salon de l'auto 1946. Les visiteurs n'ont pas un sou en poche. Leur quotidien est rythmé par les rationnements et les privations. Dans ce contexte, l'automobile perd son image prestigieuse. Désormais, elle est perçue comme un objet de nécessité. Un outil dont tout le monde va ressentir le besoin et qui va, peu à peu, se populariser. Sur le stand Panhard, une petite berline rondouillarde incarne ce tournant. Elle s'appelle Dyna et n'a plus grand-chose en commun avec les grandes voitures dont le doyen des constructeurs s'était fait une spécialité dans les années 20 et 30.

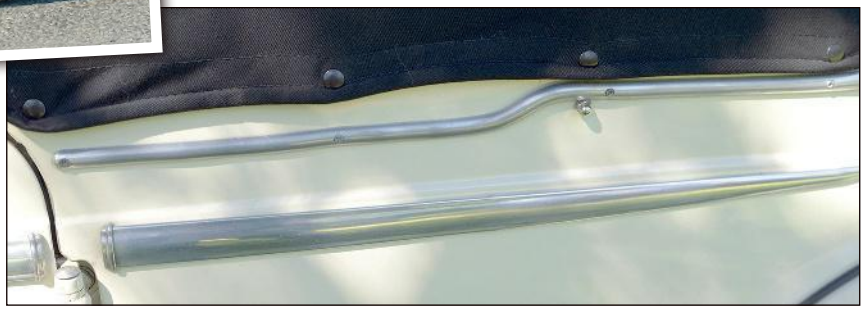
La genèse de cette auto nous propulse cinq ans en arrière, en pleine occupation allemande. Alors qu'elle songe à l'avenir de la marque, la garde rapprochée de Paul Panhard se trouve face à un cas de conscience : faut-il poursuivre la lignée de voitures de luxe qui ont fait la réputation de la maison ou bien emboîter le pas de la démocratisation de la production automobile en fabriquant des véhicules destinés au grand public ? Le fruit de cette réflexion est guidé par une quasi-certitude : la reprise économique sera difficile. En conséquence, le choix s'oriente vers la "VP", nom de code de la première populaire de la marque doyenne. Dirigés par Jean Panhard, le fils de Paul, les bureaux d'études se mettent au travail dans la clandestinité. Ils doivent élaborer une auto très compacte mesurant à peine plus de trois mètres, ayant quatre portes et pouvant transporter quatre personnes. Les partis pris technologiques sont déjà figés, la direction technique souhaitant en effet des roues avant motrices et un refroidissement du moteur par air forcé. Sans s'être concertés, les gens de chez Panhard et Citroën ont dressé le même portrait-robot de la voiture de demain… à une différence près : à l'inverse du minimalisme de la 2 CV, la Panhard s'annonce raffinée et sophistiquée. Le dessin revient naturellement à Louis Bionier, alors que la mécanique est confiée au motoriste Jean Delagarde qui imagine et conçoit un bloc d'inspiration motocycliste. Il s'agit d'un bicylindre à plat refroidi par air dont les soupapes en tête sont rappelées par des barres de torsion afin de permettre les hauts régimes. Sa deuxième caractéristique tient au système d'antifriction délégué non pas à des bagues régulées, mais à des galets inverseurs. Cette mécanique compense sa modeste cylindrée de 610 cm^3 (le premier prototype ne faisait que 250 cm^3) par une technicité en mesure de lui procurer un bon rendement. Par ailleurs, montée dans un véhicule très léger, elle promet d'être économique. Cette auto, on la doit également à un troisième homme, l'ingénieur Jean-Albert Grégoire – spécialiste de la traction avant –, qui réalisa pour le compte de l'Aluminium Français un quatuor de prototypes préfigurant le modèle illustré ici. Mis à la disposition des principaux constructeurs nationaux en échange de la promesse de l'emploi de l'aluminium pour la fabrication, ceux-ci n'ont finalement intéressé que l'entreprise de l'avenue d'Ivry. Même si la Panhard Dyna demeure très proche des protos AFG, elle ne peut être considérée comme un clone, comme en a décidé la justice qui a débouté Grégoire de sa demande

Le moteur compense sa modeste cylindrée par une technicité qui lui procure un bon rendement

Les jantes en étoile faisaient partie du projet initial proposé par l'Aluminium Français et Jean-Albert Grégoire. Renault a également repris l'idée pour sa 4 CV. Notez le raffinement procuré par les deux enjoliveurs.



Les ouïes d'évacuation de l'air, équipées d'écopes retournées, sont aérodynamiques !



Le cabriolet bénéficie d'une panoplie de baguettes spécifiques.

Les cornets qui supportent les phares participent de l'aspect tarabiscoté de la face avant.

Devant les clignotants aux formes travaillées, des projecteurs ont été ajoutés. A 120 à l'heure dans la nuit noire, mieux vaut y voir clair !

Entièrement en alu, les pare-chocs sont assez fragiles. La double sortie d'échappement n'est pas d'origine.

de droits de paternité. Contrairement à l'acier, l'aluminium dont est partiellement constituée la Dyna (auvent, moteur, tôlerie, accastillage) n'est pas contingenté, mais il est coûteux. Par ailleurs, son travail nécessite le recours à des sous-traitants spécialisés comme Facel, ce qui grève encore un peu plus le budget. En conséquence, la petite Panhard fait payer cher sa technicité, un inconvénient qui ne l'empêchera pas de rencontrer son public.

Trois ans après son lancement, la Dyna fait déjà l'objet de quelques évolutions. Nous sommes à l'automne 1949 et les modèles exposés au Salon de Paris adoptent une nouvelle calandre en forme de turbine qui dissimule des moteurs plus puissants : un 610 cm^3 (3 CV) porté à 28 ch au lieu de 24 précédemment, puis une version 4 CV de 745 cm^3 de cylindrée. Forte de 33 ch réels, cette dernière compte 12 ch de plus que la petite Renault 4 CV de 760 cm^3 et elle roule 25 km/h

A l'occasion de la modification du système de refroidissement, en 1949 (une hélice unique au lieu de deux), Louis Bionier a remanié la face de la Dyna. Elle a alors reçu cette calandre en forme de turbine.

plus vite ! Ceci explique en partie les 100 000 F qui séparent les deux versions. A ces nouvelles ambitions mécaniques s'ajoute un choix de carrosseries étendu avec l'apparition d'une berline découvrable et d'un cabriolet. Ce dernier ne commencera sa carrière commerciale qu'au mois de janvier 1950 avec la Dyna 110, matricule X85, laquelle remplace la précédente 100 type X84, c'est-à-dire la variante 3 CV. Le cabriolet comporte quatre places et bénéficie d'une finition supérieure à celle de la berline. On remarque ainsi les sièges avant séparés avec aumônière sur le dossier, les glaces descendantes ou les panneaux latéraux entièrement garnis. Par ailleurs, un équipement Grand Luxe est disponible contre supplément. Comprenant une sellerie en cuir naturel dont la teinte est laissée au choix du client, celui-ci sera cependant abandonné dès l'été 1950, faute d'avoir suscité une réelle demande.

Très chers, les cabriolets Dyna ne connaîtront qu'un succès d'estime, ce qui ne les empêchera pas d'effectuer un passage remarqué dans les beaux quartiers et les zones littorales les mieux fréquentées, sans oublier les concours d'élégance où ils sont privilégiés par de nombreuses candidates. L'essentiel de la production s'est concentré en 1950 et 1951 puisque la sortie du roadster Junior, en 1952, a stoppé net la diffusion du cabriolet "X", un modèle devenu du jour au lendemain totalement démodé. Heureusement, le temps a fait son œuvre et la petite auto tarabiscotée est redevenue aussi tendance que ne le fut la Junior. Guy Sure est l'heureux propriétaire d'une de ces merveilles, une auto dont il ne resterait plus que quelques centaines d'exemplaires. Il y a deux ans, il a accepté de bonne grâce de nous prêter sa Dyna, puis un problème de santé a compromis cette prise en main. Heureusement, tout est rentré dans l'ordre et Guy, après avoir retrouvé la forme, a renouvelé sa généreuse proposition. Histoire que le moment de notre rencontre soit le plus agréable possible, il nous a conviés, un jour de beau temps, à sillonner quelques-unes des routes de la Dordogne. On a connu pire, surtout à bord d'un cabriolet.

Elaboré sur une base de berline, le cabriolet s'en éloigne pourtant au niveau de la carrosserie

Me voici donc face à la Panhard. Stationnée à côté d'une majestueuse Citroën C6, l'auto paraît microscopique. Sa petite taille et son regard tendre lui donnent un côté juvénile qui la rend terriblement attachante. La Dyna plaît particulièrement aux femmes, elle amuse les enfants et sa conduite, nous le verrons, ne laisse pas les hommes indifférents. Elaboré sur une base de berline, le cabriolet s'en éloigne pourtant au niveau de la carrosserie. Hormis la partie avant et l'infrastructure, identiques, tout le reste diffère, à commencer par les portières équipées de glaces descendantes. En effet, la berline n'a eu droit qu'à des carreaux coulissants, comme ce fut également le cas des Renault 4 CV. En conséquence, le premier avantage du cabriolet est qu'une fois capoté, la chaleur n'est pas étouffante à l'intérieur, contrairement à ce qui se produit dans la berline. En revanche, il possède le même défaut que cette dernière, à savoir l'absence de porte de malle, ce qui rend le chargement des bagages peu pratique. Il faut en effet retirer le dossier de la banquette arrière pour accéder au coffre.

Une fois assis à bord, je mesure combien l'habitacle de la Panhard est exigu. La largeur aux coudes est minime, alors que les places arrière permettent bien de loger deux adultes... mais une fois installés, ceux-ci ne peuvent plus bouger un petit doigt. Un coup d'œil sous la planche de bord me fait remarquer l'une des particularités du cabriolet : afin d'assurer une bonne rigidité structurelle, le modèle est doté d'une arche métallique transversale, un peu comme un pont, un élément qui ne gêne pas du tout le passage des jambes. Au-dessus, tout est semblable à une Dyna "normale". L'instrumentation est similaire, les diverses commandes aussi. Je constate uniquement la présence de quelques accessoires spécifiques, à l'image du rétroviseur jour/nuit. D'origine, l'auto recevait des pare-soleil Voilazur, mais ceux-ci se sont volatilisés depuis 1951... Le compteur à oreilles gradué jusqu'à 140 vous paraît prétentieux sur une si petite voiture ? Erreur ! Avec le moteur Sprint, cette 4 CV fiscaux est capable d'un bon 120 à l'heure, ce qui est exceptionnel pour une 745 cm^3 de l'époque. Sous le capot, on retrouve les mécaniques qui équipent le reste

Avec ses quatre vraies places, la Dyna est une petite auto ludique, économique et performante avec laquelle on peut partir en week-end en famille en totale sérénité.

Les vitres descendantes sont le privilège des versions cabriolet.

Tout en rondeurs, les ailes arrière recouvrent en grande partie les roues. Cela renforce visuellement l'assise très basse de l'auto.

Le grand volant Quillery, un accessoire d'époque, permet de mesurer l'étroitesse de l'habitacle. Remarquez l'arche métallique blanche sous la planche de bord. Spécifique au cabriolet, elle fait office de renfort de structure.

de la gamme : le 3 CV de 610 cm^3 (types X85), le 4 CV (type X86) ou un 5 CV de 850 cm^3 (type X87). Les deux derniers sont disponibles en version Sprint, pourvus d'un carburateur double corps de 32 mm qui permet d'obtenir des puissances respectives de 33 et 40 ch réels. Le rapport volumétrique reste inchangé, s'établissant à 7,5 volumes pour un. Ce bloc moderne est secondé par une boîte de vitesses à quatre rapports dont le premier n'est pas synchronisé. Après avoir mis le contact, le démarrage s'effectue en agissant

L'accès au coffre à bagages n'est franchement pas pratique. Il faut en effet retirer le dossier de banquette pour charger les courses.

La commande du frein à main située en haut de la planche de bord est une curiosité.

Le petit levier de vitesse coudé est planté sous la planche de bord. Il commande une boîte 4 qui seconde à merveille le moteur.

Guy Sure et sa Panhard Dyna X Cabriolet 1951

"J'en rêvais !"

Souvent, l'amour pour une marque automobile puise ses origines dans la plus petite enfance. C'est tout à fait le cas de Guy, dont le penchant pour les Pan-pan remonte aux années 50. Il nous explique : « Mes parents ont eu une Dyna Z1. L'une de leurs amies, également panhardiste, ne roulait qu'en Dyna. Elle en a eu deux. J'étais entouré par ces voitures et elles m'ont poursuivi puisque j'ai passé mon permis sur une Z1. Ensuite, j'ai également roulé en Panhard. J'ai possédé un break PL 17, une 24 CT, une 24 BT et plusieurs Dyna X. Ces dernières m'ont toujours beaucoup plu, si bien qu'il y a quelques années, j'ai entrepris de restaurer entièrement une berline X86 bleue. Mais je rêvais d'un cabriolet, un modèle difficile à trouver… J'avais passé une annonce deux ans auparavant, au cas où, sans réel succès. Et puis, alors que je venais d'effectuer les 50 premiers kilomètres avec ma X restaurée, un appel ! Une personne de Bourgogne vendait un lot, une berline et un cabriolet à rénover. J'ai craqué ! Alors que nous étions partis chercher les véhicules, le charmant monsieur nous avait préparé des sandwiches et une bouteille de bon vin pour notre pique-nique du retour. Il y a quand même des gens sympas, n'est-ce pas ? De fait, une fois rentré à la maison, j'ai mis en vente ma belle berline bleue, puis celle que je venais d'acquérir. Et ensuite, je me suis relancé dans une restauration de trois ans. Je ne fais pas de mécanique, mais je m'entoure de très bons mécaniciens. En revanche, avec l'expérience, je sais très bien lorsque ces autos vont bien ou pas. Je les connais par cœur après 50 ans à leur volant. Certains prétendent que les boîtes sont fragiles ? Je n'en ai jamais cassé. Il ne faut pas matraquer ces mécaniques. Si on les respecte, elles ne cessent de surprendre par leur bonne volonté. Avec mon cabriolet, je fais du six litres aux 100 en roulant aussi vite qu'une DS ! »

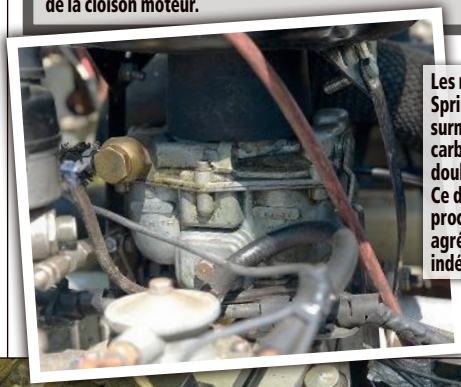
PANHARD DYNA X CABRIOLET

Identification

Plaque constructeur : rivetée du côté droit de la cloison moteur.

Numéro de carrosserie : pastille rivetée du côté gauche de la cloison moteur.

Frappe à froid : sur la cloison moteur, à gauche de la batterie.
Numéro moteur : poinçonné sur le carter côté démarreur.



Les moteurs Sprint sont surmontés d'un carburateur double corps. Ce dernier procure un agrément indéniable.

Cet exemplaire est équipé d'un intéressant système de chauffage qui fonctionne en récupérant les calories générées par les gaz d'échappement. Refait à neuf, le caisson collecteur d'air chaud est doté d'une double paroi afin d'éviter les émanations de gaz nocifs. Le robinet dans l'habitacle permet d'ouvrir et de fermer le chauffage.

Le petit bicylindre de 745 cm³ a de sacrées ressources !

Guy a choisi de monter un allumage électronique. De fait, le distributeur mécanique sert désormais d'élément décoratif.

Les grandes ailettes en alu permettent un refroidissement efficace des cylindres.

Passeport technique Panhard Dyna X Cabriolet

MOTEUR

2 cylindres à plat opposés par la base type GM 750 SS3, implanté longitudinalement en porte-à-faux avant. Vilebrequin en acier matricé reposant sur deux paliers, antifriction par roulements à rouleaux cylindriques (ligne d'arbre) et roulements à galets (manetons). Carter moteur en alu, chemises en fonte, pistons bombés en alu. Culasse non détachable. Chambres de combustion hémisphériques. Soupapes en tête disposées en V et commandées par un arbre à cames central via poussoirs, tiges et culbuteurs. Rappel des soupapes par barres de torsion. Graissage sous pression par pompe mécanique ■ **Cylindrée :** 745 cm³ ■ **Alésage x course :** 79,5 x 75 mm ■ **Puissance maxi :** 38 ch SAE à 5 000 tr/mn ■ **Couple maxi :** 10,5 mkg SAE à 3 400 tr/mn ■ **Rapport volumétrique :** 7,5:1 ■ **Alimentation :** un carburateur double corps inversé Zenith 32 NDIX ou Solex 30 PAAI ■ **Allumage :** par batterie 12 V 40 Ah, bobine et distributeur, dynamo ■ **Refroidissement :** par air forcé.

TRANSMISSION

Traction-avant ■ **Embrayage :** monodisque à sec commandé par câble ■ **Boîte de vitesses :** 4 rapports (1re non synchronisée, 3e en prise directe, 4e surmultipliée) + MAR, levier sous le tableau de bord.

STRUCTURE

Cabriolet 4 places, structure AV en Alpax boulonnée sur un châssis cadre en tôles d'acier, éléments de tôlerie en alu embouti ■ **Suspensions AV :** roues indépendantes par deux ressorts semi-elliptiques superposés, amortisseurs hydrauliques à levier ■ **Suspensions AR :** roues semi-indépendantes par essieu en V articulé sur la traverse AR, barres de torsion transversales, amortisseurs hydrauliques à levier ■ **Freins :** tambours AV/AR ■ **Frein à main :** mécanique agissant sur les roues AV ■ **Direction :** à crémaillère ■ **Pneus :** Michelin X, 135 x 400 ■ **Rayon de braquage :** 4,75 m ■ **Dimensions (L x l x h) :** 3,820 x 1,440 x 1,430 m ■ **Empattement :** 2,13 m ■ **Voies AV/AR :** 1,22 m ■ **Poids à vide :** 585 kg.

PERFORMANCES

Vitesse maxi : 125 km/h.

PRODUCTION

Janvier 1950 - juin 1953 : 2 004 exemplaires, dont 1 684 X86 ■ **Prix en 1951 :** 650 000 F ■ **Principaux suppléments :** moteur Sprint (30 000 F), peintures hors-série gris Vélasquez, gris de Lyon, vert amande, bleu faïence ou beige maréchal (12 000 F), peinture grenat (1 500 F), garnitures intérieures plastique rouges ou bleues (3 000 F), garnitures cuir naturel beiges ou havane (35 000 F), garnitures cuir naturel rouges ou bleues (40 000 F), volant Quillery Luxe (4 500 F), équipement Grand Luxe (80 000 F), pneus à flancs blancs (8 150 F) ■ **Puissance fiscale :** 4 CV.

COTATION

Les Dyna X sont des valeurs sûres en collection. Il faut compter une moyenne de 30 000 euros pour un très beau cabriolet.

Vu sous cet angle, le cabriolet Dyna a une esthétique douce et élégante. Le cache-roue de secours faisait partie de la liste des suppléments.

sur la tirette située à gauche de la colonne de direction. Instantanément, le bicylindre s'anime, ce qui a pour effet de faire danser l'avant de la caisse. Au ralenti, le bruit s'apparente peu ou prou au roulement d'une Citroën 2 CV. La musique change dès que j'élance l'auto. Avant cela, il m'a fallu enclencher la première en manipulant l'espèce de fil de fer tordu qui fait office de levier de vitesse. Cette fragilité apparente a au moins une vertu : celle d'inciter le conducteur à la délicatesse dans le passage des vitesses. Ceux qui connaissent les Panhard savent combien la fiabilité de cet organe dépend du respect qui lui est accordé. La première mise à part, les rapports s'engagent sans la moindre hésitation et l'étagement m'apparaît judicieux, notamment le passage de trois en quatre qui occasionne une chute de régime contenue permettant au moteur de conserver son souffle. Mais avec un peu plus de 600 kg à traîner une fois le plein d'essence réalisé, le twin n'est vraiment pas à la peine, surtout dans cette version Sprint. Les accélérations sont vives et les reprises satisfaisantes, à condition d'être suffisamment dans les tours. Même s'il nécessite d'être lancé pour donner sa pleine mesure, ce bloc dispose d'une élasticité acceptable pour circuler sur un filet de gaz. Cela me permet, malgré l'insistance de Guy pour que je cravache le moteur, de rouler tranquillement dans la plupart des situations. Vous vous en doutez, je ne me suis pas non plus privé d'ouvrir en grand les deux corps du carburateur. Cette fois, la mécanique change de registre et émet un son plus rauque qui accompagne une franche montée en régime. Bon sang ! Ça marche un twin Pan-pan.

Cette vivacité, pour ne pas dire sportivité, pousse le conducteur à hausser le tempo, puis à taper dans le châssis. Totalement restaurée, l'auto de Guy dispose d'amortisseurs neufs et de pneus appropriés. Elle est donc au top et la tenue de route est tout bonnement exceptionnelle pour l'époque. Il y a fort à parier qu'en 1951, aucune autre auto de tourisme, même mieux motorisée, n'était en mesure de rivaliser avec la Panhard. Sûre, bénéficiant d'un bon niveau d'adhérence, elle se joue des virages avec une stupéfiante facilité. Je note juste un sous-virage excessif que j'attribue à un manque d'air dans les pneus antérieurs. Ce défaut corrigé, il doit être possible de s'appuyer franchement sur le train avant à roues indépendantes. Gare toutefois au freinage qui n'est pas vraiment au niveau des capacités routières du véhicule. Mieux vaut anticiper ! Même si la vocation d'un cabriolet n'est pas exactement l'arsouille, il est difficile de résister à la tentation d'appuyer lorsque l'on se trouve au volant. Un cabriolet Dyna s'apprécie tout autant à un rythme de sénateur,

Il y a fort à parier qu'en 1951, aucune autre auto de tourisme n'était en mesure de rivaliser avec la Panhard

par exemple en parcourant les routes qui serpentent au milieu des vignes donnant le vin des côtes de Duras, en comptant les orchidées sauvages qui poussent sur les bas-côtés ou en allant découvrir Soumensac, village perché à 175 mètres d'altitude qui a connu pas moins de huit rattachements durant la guerre de Cent Ans. Les Anglais y sont chez eux autant que les Français, mais ce petit monde fait désormais preuve d'une belle fraternité. Celle-ci s'exprime notamment à l'occasion du pique-nique géant organisé autour des fortifications. Après une petite séance photos sur les promenades, nous reprenons la route, sous le soleil, afin de rejoindre la maison de Guy et clore ce reportage. Mais mon invité du jour m'a réservé une petite surprise : il m'a proposé d'aller effectuer un galop d'essai au volant de sa 24 BT couleur quetsche, un modèle dont la santé mécanique est remarquable. C'est une chance, cela fait six ans que je n'ai pas testé de 24. Et cette balade énergique confirme, une fois de plus, mon sentiment. La Dyna a donné naissance à une formidable lignée de voitures économiques, performantes et dotées d'une tenue de route hors pair. Quel pied ces autos ! ■

Merci à Guy Sure de nous avoir permis de réaliser cet essai dans les meilleures conditions.

LIRE AUSSI

- **Panhard Dyna X (1947-1953) :** Guide d'achat [*Gazoline* 75].
- **Panhard Dyna X Ghia-Aigle :** Coupé pur-sang européen [*Gazoline* 180].
- **Panhard Dyna X Découvrable :** La sophistiquée [*Gazoline* 254].

Chère petite !
Panhard Dyna X

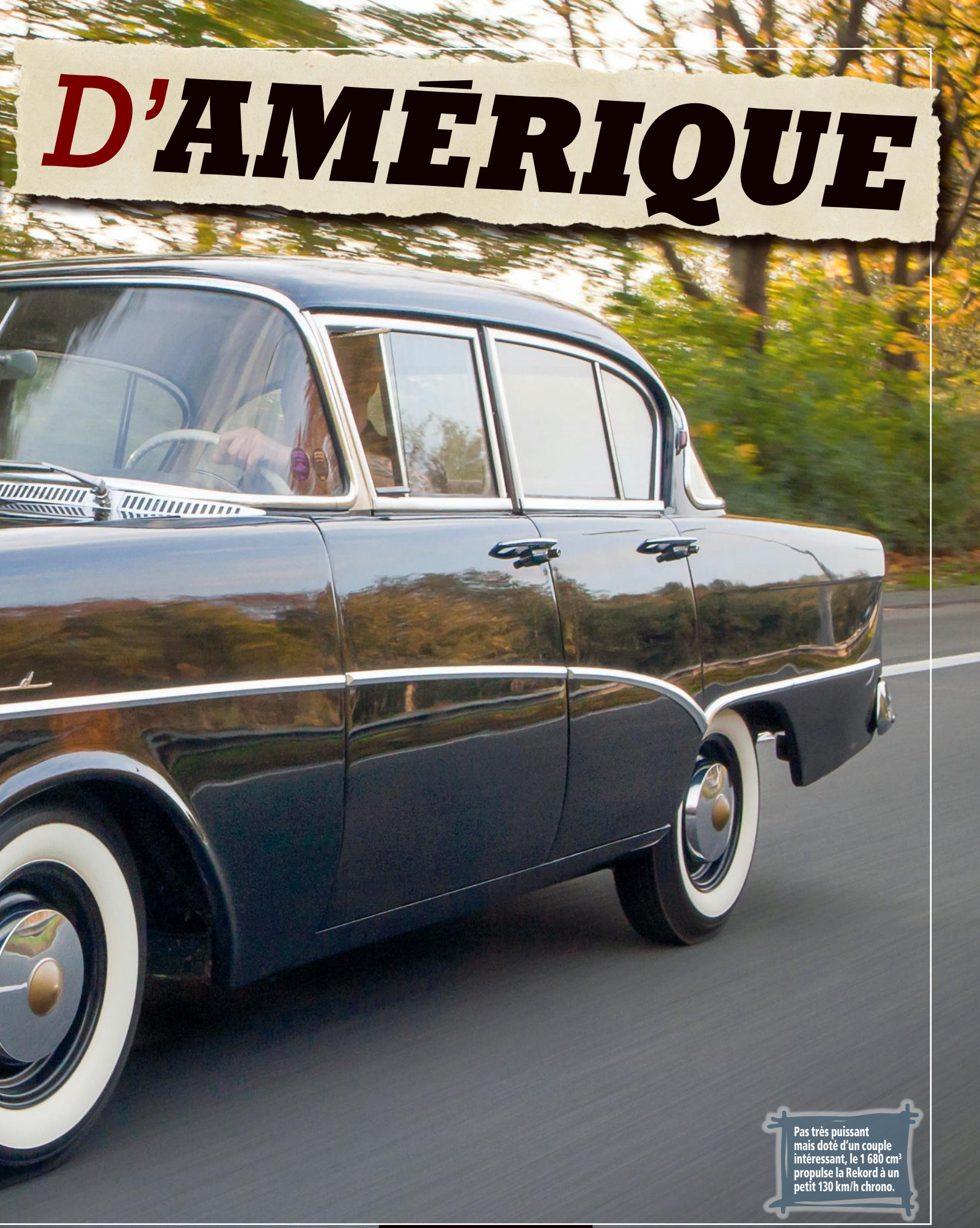
OPEL **REKORD** QUATRE PORTES 1960

UN AIR

Apparue en 1953, l'Opel Olympia Rekord ne cessera d'évoluer, la marque "pas encore à l'éclair" (celui-ci n'apparaîtra que fin 1960) allant jusqu'à proposer des nouvelles versions tous les deux ans. L'auto que nous vous présentons ici est l'une des dernières P1 produites, puisque quelques semaines après sa mise en circulation, une version P2 fera son entrée. L'occasion de retracer l'histoire de ce modèle emblématique devenu aujourd'hui un véritable collector.

Texte et photos **Gaëtan Lamarque**

D'AMÉRIQUE



Pas très puissant mais doté d'un couple intéressant, le 1 680 cm³ propulse la Rekord à un petit 130 km/h chrono.

OPEL REKORD QUATRE PORTES 1960

Avec la P1, les clignotants migrent sur l'extrémité des ailes AV. Sur le modèle précédent, ils empiétaient davantage sur la face AV.

La face avant a beaucoup changé au cours de l'histoire du modèle. La ligne générale de cette version ressemble à celle de l'Olympia 1956.

Montée sur des roues de 13", la Rekord de 1959-1960 a un centre de gravité plus bas que sa devancière.

THÉORIE DE L'ÉVOLUTION

La crise de 1929 ayant plongé l'Allemagne dans d'énormes difficultés, la famille Opel a dû se résoudre à trouver un repreneur capable d'assurer l'avenir de sa marque. Ironie de l'histoire, surtout si l'on se réfère à ce qui se passera une dizaine d'années plus tard, c'est de Détroit, aux Etats-Unis, que viendra leur salut. En effet, en 1930, la puissante General Motors devient propriétaire d'Opel et relance la production massive de véhicules par un programme de modernisation cher au géant américain. Dès l'après-guerre, les codes esthétiques des autos d'outre-Atlantique seront appliqués à toutes les Opel.

Il faut dire que depuis des années, le constructeur s'appuie sur des modèles dont les carrosseries ont bien vieilli : l'Olympia, dérivée des avant-guerres, et la Käpitan, une berline plus haut de gamme dotée d'un 6 cylindres en ligne. Les ingénieurs de Rüsselsheim sont donc sommés par les Américains de trouver une succession digne de ce nom à des autos qui peinent à se faire une place sur un marché tumultueux. Côté inspiration, ils n'iront pas chercher bien loin puisqu'ils reprendront le design de modèles vendus par la maison mère aux USA. Ainsi, en 1953, Opel dévoile, au Salon de Francfort, une toute nouvelle voiture : l'Olympia Rekord. Cette petite berline deux portes arbore des lignes rondouillardes évoquant une Chevrolet Bel Air en réduction et sa calandre n'est pas sans rappeler celle de "notre" Ford Vedette. Sous son capot, le 1 488 cm³ des précédentes versions voit sa puissance passer à 51 ch SAE à 4 400 tr/mn. Accolé à une boîte trois vitesses (à 1re non synchronisée), il offre à la dernière-née un agrément de conduite certain, sans en faire un foudre de guerre. Une superbe variante découvrable et un break baptisé Caravan sont également au catalogue. A l'intérieur, le tableau de bord au dessin très moderne se distingue par un compteur de vitesse en demi-fer à cheval et par la présence, sur la porte de boîte à gants, d'une montre type "huit jours".

Dans un rythme de renouvellement tout américain (rappelons qu'à cette époque, les modèles des "majors" US changent tous les ans), dès septembre 1955, la Rekord Olympia subit ses premières modifications : calandre grillagée, cabochons de clignotants blancs, feux AR encastrés et pare-chocs sans butoirs. Il faut croire que GM n'a pas été satisfait, car dès juillet 1956 (oui, oui, à peine dix mois plus tard...), une deuxième mouture apparaît : nouveau remaniement de calandre (grille plus large à bandes verticales et une baguette horizontale), feux AR encore modifiés et ailes AV désormais prolongées par une petite visière au-dessus des phares. Ainsi "parée", l'Olympia Rekord tiendra... à peine plus d'un an ! En septembre 1957, Opel change tout. A commencer par la dénomination, puisque l'auto s'appelle désormais Rekord P1, le "P" signifiant "Panoramique", clin d'œil à l'ensemble pare-brise et lunette AR à montants inversés offrant une visibilité maximale et un style toujours plus... américain. Mais la grosse nouveauté est l'adoption d'une boîte de vitesses dont les trois rapports sont désormais synchronisés. Plus basse que sa devancière, pourvue de suspensions plus fermes, celle qui sera vendue sous l'appellation Olympia Rekord (vous suivez ?) affiche également un comportement beaucoup plus sécurisant, notamment sur mauvais revêtement, talon d'Achille de l'ancien modèle. Côté habitacle, tout est également inédit : la planche de bord, entièrement repensée, accueille un compteur horizontal plus "commun" et la montre retrouve une position elle aussi plus classique, à gauche du combiné d'instruments, dans un joli alignement de trois cadrans ronds (montre donc, jauge à essence et température d'eau). Dans le même temps, un ensemble de commandes fait son apparition sous le tableau : allume-cigares, ouverture du capot moteur, contact et essuie-glaces, ces derniers hélas toujours tributaires du régime moteur puisqu'ils sont encore actionnés par une prise de force en bout d'arbre à cames. Parallèlement à la version 1 500 cm³, une 1 200 cm³ (en fait un moteur 1 488 cm³ dont l'alésage a été réduit de 80 à 72 mm), commercialisée sous le nom d'Olympia, vient faire office d'entrée de gamme. En 1958, la voiture est enfin disponible en déclinaison quatre portes et en break Caravan.

En septembre 1959, nouveau remaniement : l'Olympia Rekord et l'Olympia deviennent respectivement Opel Rekord et Opel 1200. La Rekord peut bénéficier, en option, d'un bloc 1 680 cm³ (l'alésage du 1 488 a été augmenté de 80 à 85 mm), en même temps que débarque enfin une version quatre portes. Plusieurs améliorations incluant le tableau de bord rembourré, le blocage de démarrage et les essuie-glaces électriques font partie de la nouvelle dotation. C'est précisément cette variante qui est illustrée ici.

Là aussi directement inspiré du design des autos américaines, le pare-brise donna durant un temps son appellation "P" à la Rekord.

Les feux AR seront intégrés aux ailes dès septembre 1955.

Apparu en 1937, ce blason symbolise un dirigeable Zepellin en vol. Il s'agit d'un hommage rendu à la technologie allemande. Le "Blitz" ne naîtra que fin 1960.

Le monogramme "Rekord" a pris place sur les ailes AV dès 1956.

Les lignes sont directement inspirées des productions américaines des années 50, à commencer par la Chevrolet Bel Air de 1955.

OPEL REKORD QUATRE PORTES 1960

Assise unique, mais dossiers réglables séparément : terrible !

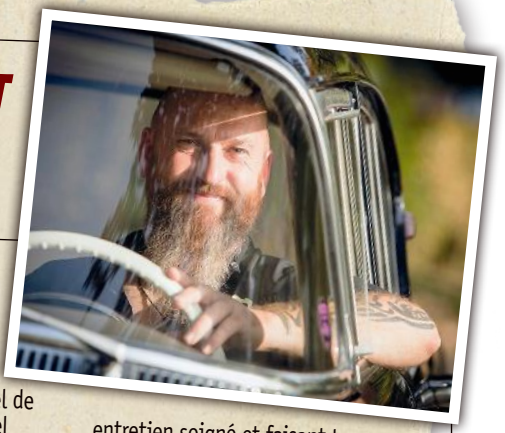
La planche de bord est juste superbe. On reconnaît la dernière version de la P1 au rembourrage sur le dessus du tableau. Notez le monogramme "Olympia", alors que l'auto ne s'appelle plus comme ça.

Avec ses trois petits cadrans ronds sous le compteur de vitesse horizontal, le combiné est terriblement moderne pour l'époque.

A partir de septembre 1959, la clé de contact est située au centre, en bas du tableau de bord.

Tony Claeys et son Opel Rekord de 1960

UNE PREMIÈRE MAIN D'EXCEPTION



Passionné par l'histoire et la culture des Vikings, collectionneur de juke-box, plaques émaillées et autres anciennes pompes à essence, Tony Claeys est un personnage charismatique également fin connaisseur en automobiles. Et il les affectionne particulièrement depuis toujours : jeune garçon, il rêvait déjà du métier de garagiste… A tel point qu'il s'est spécialisé, lors de ses années d'études, en mécanique et en carrosserie dans des établissements réputés à Menin et Courtrai, en Flandre-Occidentale. Il débute avec une Opel Manta de 1980 qu'il refait entièrement à neuf, il n'a alors que 22 ans ! Tony est un artiste, rien n'est laissé au hasard : l'auto est intégralement démontée, les pièces usées sont remplacées par des références d'origine, le châssis est mis à nu et la carrosserie restaurée dans les règles de l'art avant mise en peinture et remontage. Il ne roulera cependant qu'une seule fois avec cette magnifique voiture qu'il revendra très rapidement. Il fait ensuite l'acquisition d'une Triumph Spitfire de 1980 dont il devra malheureusement se séparer prématurément en pièces détachées… Puis c'est une Matra Murena de 1981 qu'il rénovera à la perfection avant de la céder à son tour.

Tony, qui aime particulièrement les *Golden Fifties* américaines et rêve depuis longtemps déjà de posséder une Chevrolet Bel Air, pense désormais à un achat plus pérenne. Mais les jolies américaines des années 1950 sont plutôt volumineuses pour nos garages aux dimensions européennes, et notre collectionneur oriente alors ses recherches vers une séduisante Opel Rekord ou Ford 17M des années 50-60 reprenant les codes esthétiques typiques des belles autos d'outre-Atlantique : pare-brise panoramique, chromes, calandre expressive, ailes arrière pointues et bonnes performances mécaniques… Tony déniche alors une Opel Rekord Coupé à vendre à Koksijde, sur la côte belge. Il organise rapidement un rendez-vous avec le propriétaire, mais après une visite détaillée du véhicule, il se rend compte que l'état très moyen de la carrosserie nécessite beaucoup de travail. Il décide alors de se rapprocher du club Opel de Belgique, le fameux "Old Opel Veteran Club" basé à Genk, et entre en contact avec un certain Frans Weedaege, un senior passionné et ancien garagiste concessionnaire de la marque vivant à Heestert. Ce dernier, qui a conservé son établissement, possède de nombreuses automobiles et pièces d'époque… Les deux hommes se lient d'amitié et Frans invite Tony à venir voir ses voitures.

C'est là que notre sympathique collectionneur tombe littéralement en émoi devant le magnifique exemplaire présenté dans ce reportage : l'auto affiche encore sa splendide robe noire d'origine à peine patinée (!) et seulement 66 000 km au compteur… C'est une première main et Frans l'a stockée durant les dernières 25 années dans son hangar, réalisant un entretien soigné et faisant tourner régulièrement sa mécanique. Bien que la voiture ne soit pas à vendre, devant l'engouement de notre jeune passionné, Frans accepte de la lui rétrocéder. La transaction se fait alors en septembre 2014, et Tony revient avec sa nouvelle acquisition par la route, preuve de la fiabilité de l'entretien prodigué par Frans à la belle berline durant toutes ces années. Tony reconnaît qu'à ses débuts, il aurait plutôt privilégié une version coupé, mais aujourd'hui, il préfère largement ce rarissime exemplaire à quatre portes, de surcroît dans un jus exceptionnel… Et il a eu raison de sauter sur l'occasion lorsque l'on sait que cette déclinaison a été produite durant la seule année 1960 et que les unités rescapées ne sont vraiment pas monnaie courante !

Cela peut surprendre, mais la version quatre portes est aujourd'hui l'une des plus rares.

Les déflecteurs ne sont pas de trop pour désembuer un habitacle par ailleurs mal ventilé.

La commande de frein à main est typique des autos des années 50-60.

OPEL REKORD QUATRE PORTES 1960

PASSEPORT TECHNIQUE

OPEL REKORD QUATRE PORTES

MOTEUR

4 cylindres en ligne disposé en position longitudinale avant, distribution par arbre à cames latéral, culbuteurs, soupapes en tête ■ **Cylindrée :** 1 680 cm³ ■ **Alésage x course :** 85 x 74 mm ■ **Puissance maxi :** 55 ch à 4 000 tr/mn ■ **Couple maxi :** 12 mkg à 2 100 tr/mn ■ **Taux de compression :** 7,25:1 ■ **Alimentation :** un carburateur inversé 30 mm ■ **Allumage :** par batterie 6 V 84 Ah, dynamo ■ **Refroidissement :** liquide par pompe et thermostat.

TRANSMISSION

Roues AR motrices ■ **Embrayage :** monodisque à sec, commande mécanique ■ **Boîte de vitesses :** manuelle trois rapports synchronisés + MAR (boîte semi-automatique Olymat en option), levier au volant ■ **Rapports de boîte :** 1re : 12,62 – 2e : 6,56 – 3e : 3,90 – MAR : 13,52 ■ **Rapport de pont :** 3,9 à 1.

STRUCTURE

Berline 4 portes/5 places, coque autoporteuse en tôles d'acier ■ **Suspension AV :** roues indépendantes, double triangles, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs hydrauliques ■ **Suspension AR :** essieu rigide, ressorts à lames semi-elliptiques, amortisseurs hydrauliques ■ **Jantes :** 4J x 13 ■ **Pneumatiques :** 5,90 x 13 sans chambre ■ **Freins :** tambours AV/AR ■ **Frein à main :** mécanique sur les roues AR ■ **Direction :** à vis et galet ■ **Diamètre de braquage :** 10,60 m ■ **Dimensions (L x l x h) :** 4,433 x 1,616 x 1,490 m ■ **Empattement :** 2,541 m ■ **Voies AV/AR :** 1,266/1,274 m ■ **Poids à vide :** 975 kg.

PERFORMANCES

Vitesse maxi : 132 km/h ■ **Accélérations :** 20,2 s (0 à 100 km/h) ■ **Consommation :** 9 l/100 km.

PRODUCTION

Juillet 1957 et août 1960 : 884 000 unités environ (toutes versions Olympia Rekord P1 confondues : 1200, 1500, 1700, berlines quatre portes, coupés et breaks Caravan) ■ **Numéro de châssis :** CA-161442353 ■ **Coloris :** Schwarz 111 B ■ **Date de la première immatriculation :** 4 août 1960 ■ **Prix de vente en 1960 :** 7 110 DM ■ **Puissance fiscale :** 9 CV.

COTATION

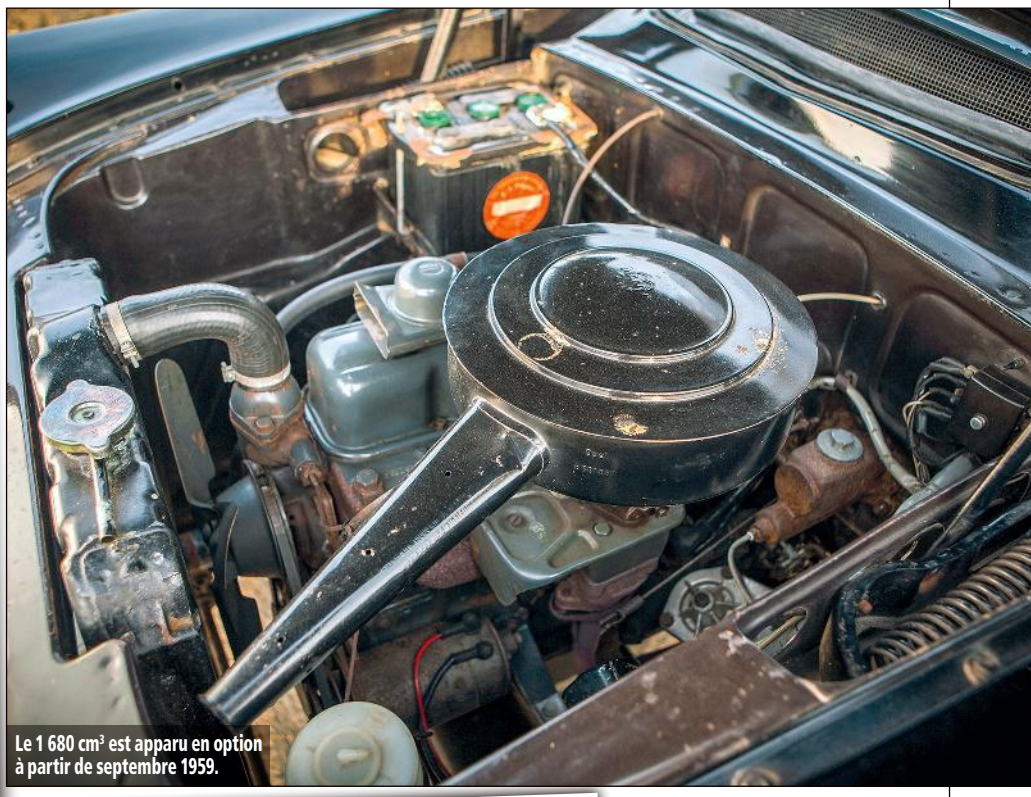
Une belle Opel Rekord 1 700 cm³ quatre portes comme celle de Tony se fait rarissime de nos jours. Un coupé en très bon état ne se trouvant pas à moins de 7 000 euros, on peut imaginer que sa cote avoisine les 10 000 euros. Encore faut-il en trouver une.

A l'arrière, on remarque surtout que l'orifice de remplissage du réservoir manque un peu de sobriété.

La plaque constructeur se situe dans le compartiment moteur, juste à côté de la charnière droite du capot.

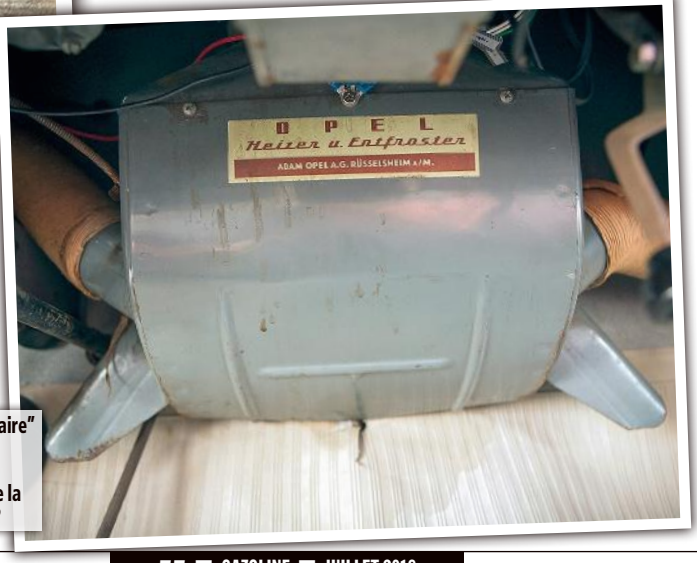
Le cache-culbuteur est surmonté d'une curieuse prise d'air.

Pédalier "mixte" : accélérateur au sol, mais freins et embrayage suspendus. Dans l'air du temps !



Le 1 680 cm³ est apparu en option à partir de septembre 1959.

Le coffre à bagages offre un volume correct. La roue de secours, placée à droite, reste toujours accessible.



Un peu "militaire" l'unité de chauffage/ ventilation de la Rekord, non ?

L'allumeur et la bobine sont placés sur le bloc moteur, juste en face de la batterie.

Je tiens à remercier Céline Faches pour son assistance durant les shootings.

5 AUTOS POUR ALLER À LA PLAGE

Voilà l'été ! Le soleil brille, le sable chauffe et les vacances se profilent. Le moment est venu de partir quelques jours en ancienne, pourquoi pas au bord de la plage, au volant d'une auto qui brise la grisaille automobile actuelle. Voici un quintet de "voitures de plage" à bord desquelles vous ne passerez pas inaperçu…

Texte **Hugues Chaussin**
Photos **H.C, Constructeurs, Pierre-Yves Gaulard, Isola Press, Brian Snelson, Sven Larson et Wikimedia Commons**

Autobianchi Bianchina Eden Roc

+20% par an

Citroën Méhari

+10% par an

© Hugues Chaussin

Les cotes indiquées pour 2008 ont été réactualisées en euros constants pour pouvoir être comparées avec celles d'aujourd'hui.

+7% par an

Renault 4 Plein Air

© Renault Communication

+10% par an

Siata Spring

© Isola Press

© Pierre-Yves Gaulard

+7% par an

Mini Moke

© Brian Snelson/Wikimedia Commons

Isola Press

Le tableau de bord est minimaliste. Mais n'est-on pas dans une dérivé de Fiat 500 ?

Le moteur est le 499,5 cm³ de la 500 Sport. Il délivre quand même... 21 ch !

Isola Press

Pour le parasol et les ballons de plage, oubliez le coffre avant. La roue de secours et le réservoir en mangent la plus grande partie.

Isola Press

Si l'Eden Roc reprend la forme générale de la Trasformabile, elle s'en distingue par une face AV dotée d'une moustache sous laquelle se trouve un cœur de calandre factice.

Isola Press

AUTOBIANCHI BIANCHINA EDEN ROC [1960 - 1968] • **Cote en 2008 :** 7500 euros • **Cote en 2018 :** 20000 euros.

Autobianchi Bianchina Eden Roc

POCKET CAB'

+ Ligne - Fiabilité - Economie d'usage

– Pièces spécifiques rares

3,04 mètres de charme, 515 kg de plaisir. L'Eden Roc est un concentré de raffinement et d'élégance qui allie la popularité d'une Fiat 500 à l'exclusivité d'un cabriolet de grand carrossier. Découvrons ce petit bijou à la conduite amusante.

Qu'est-ce qu'une Fiat 500 ? Une espèce de citrouille automobile : pas vraiment belle, pas du tout pratique ni confortable, peu performante, dotée d'une boîte rétive et dont le niveau sonore est inversement proportionnel à la taille. Eh bien figurez-vous que par l'opération de quelques magiciens, cette citrouille est parvenue à devenir carrosse. Ou plutôt carrosses, dans la mesure où elle a servi de base à plusieurs dérivés sportifs, ludiques voire utilitaires. En effet, cette petite voiture de rien du tout, presque insignifiante, a inspiré quantité de préparateurs et de stylistes parmi lesquels un certain Fabio Luigi Rapi, l'auteur du cabriolet de poche que vous avez sous les yeux.

A la base, il s'agit d'une Fiat, mais celle-ci s'appelle Autobianchi. Pour mieux se différencier ? Tout à fait. Explications : la marque Autobianchi est née en 1955 sur les cendres de la défunte firme Bianchi. Après avoir tenté, sans succès, de reprendre une place sur le marché automobile, le constructeur n'a eu d'autre solution que de trouver un repreneur afin d'assurer la pérennité du nom. Fiat et Pirelli s'en sont portés acquéreurs non seulement pour récupérer à bon compte un outil industriel, mais aussi afin de développer une gamme "parallèle" dérivée techniquement des modèles Fiat. Il en sera ainsi de la Primula, qui précédera la Fiat 128 pour expérimenter le concept des roues avant motrices, et de la Bianchina, alternative luxueuse à la Fiat Nuova 500, toutes deux commercialisées en 1957.

L'Eden Roc se distingue par la richesse de son équipement et le niveau de sa finition

Si la Fiat a été déclinée en variantes sportives en association avec le motoriste Carlo Abarth, mais aussi en quelques versions utilitaires, l'Autobianchi Bianchina a mis le paquet sur les finitions exclusives et de loisirs, à l'image du coach découvrable Trasformabile et du cabriolet Eden Roc. Ce dernier reprend tous les codes du cabriolet de luxe, mais en réduction. Ainsi, la ligne initiale de la Bianchina est suffisamment retouchée pour que la décapotable figure comme un véhicule totalement recarrossé.

Afin que le ramage évolue en proportion du plumage, l'Eden Roc bénéficie du moteur de la 500 Sport produite entre 1958 et 1960 : un bicylindre en ligne de 499,5 cm³ qui délivre 21 ch au lieu des 16,5 ch de la mécanique de base. Cela n'a l'air de rien, mais rapporté aux 500 kg de la bestiole, le gain est sensible. Toutefois, ne vous attendez pas à être collé au siège à son volant dans la mesure où celle-ci ne réclame pas loin d'une minute pour franchir la borne depuis un départ arrêté. En prime, le rapport de démultiplication final a été allongé afin de permettre au véhicule de dépasser les 100 km/h. Elaborée depuis une coque de Fiat 500 découpée et renforcée, l'Eden Roc reprend l'intégralité de la mécanique du microscopique coach, à commencer par sa suspension sèche, ce qui n'avantage guère le confort. Pour le reste, le cabriolet se démarque par la richesse de son équipement et le niveau de sa finition. Pêle-mêle, celui-ci adopte des poignées de portes avec boutons-poussoirs, des glaces descendantes montées sur des portières ouvrant "dans le bon sens", des bananes de pare-chocs ou encore des enjoliveurs de roues. Afin de se distinguer, de face, d'une Trasformabile, l'Eden Roc accueille une moustache métallique sous laquelle est épinglé un cœur de calandre factice en métal, et non en résine comme sur la découvrable. Dernière fantaisie que l'on pourrait croire empruntée à une Simca P60 : une double baguette latérale en forme de flèche venant habiller avec élégance les flancs de cette petite auto aux proportions quasiment parfaites.

Cousine délurée de la Fiat Nuova 500, l'Eden Roc aura été produite à seulement 9 000 exemplaires en huit années pleines, ce qui en fait un modèle aussi exclusif que confidentiel. Considérant le succès actuel des Fiat 500 et de leurs multiples dérivés, la cote d'amour de cette auto extrêmement recherchée est logiquement très élevée. Mais avant de signer un gros chèque de l'ordre des 20 000 euros, assurez-vous bien que le véhicule convoité est complet et dans un état de carrosserie qui correspond réellement à ce que prétend le vendeur. Car ces voitures pourrissent à vue d'œil et les éléments de tôlerie et d'accastillage sont introuvables. ■

Les baguettes latérales ne sont pas sans évoquer celles de la Simca P60 Montlhéry sortie en 1959.

SPECIFICATIONS

Puissance fiscale : 3 CV.
Moteur : 2 cylindres en ligne longitudinal AR, bloc et culasse alu, un arbre à cames latéral. 499,5 cm³ (21 ch). Refroidissement par air.
Alimentation : un carburateur simple corps inversé.
Transmission : roues AR motrices, embrayage monodisque à sec, boîte 4 non synchronisée. Levier au plancher.
Structure : coque autoportante en acier, roues AV indépendantes par bras supérieurs articulés et ressort semi-elliptique transversal inférieur, roues AR indépendantes par bras oscillants, ressorts hélicoïdaux AR, amortisseurs hydrauliques AV/AR, tambours AV/AR ; direction à boîtier, jantes 12".
Vitesse maxi : 105 km/h.
Consommation : 5 l/100 km.

PERIODE A SUIVRE

1960 – 1968
(9 050 exemplaires, sur un total 301 300 Autobianchi Bianchina).

TENDANCE

L'Eden Roc est sans doute le dérivé de Bianchina le plus prisé. Sa cote n'en finit pas de grimper. **+20% par an**

INDICE DE RARETE

Très rare 0 1 2 **3** 4 5 Courant

DISPONIBILITE PIECES

Parfaite pour la mécanique et les pièces communes avec la Fiat 500. Problématique pour le reste.

POINTS A SURVEILLER

Corrosion : la rouille croque littéralement les Eden Roc. Surveillez avec attention les bas de caisses et des ailes, les portières, la base du pare-brise, la jupe AV, le bac de capote, les planchers et l'ancrage des sièges. Enfin, soyez très attentif à l'alignement des portières.
Moteur : fiable, surtout après 1965. La plupart des pièces sont refabriquées.
Points faibles : contôlez l'affaissement éventuel du ressort avant (apparition d'un carrossage négatif).

Aussi à l'aise sur une plage que sur les routes de campagne, la Méhari est "la" voiture à tout faire.

© Sven Larson

La Méhari a été proposée en des tas de couleurs à la mode... de l'époque. Revers de la médaille, ces coloris teintés dans la masse vieillissent assez mal.

+ Cote d'amour - Pratique - Disponibilité pièces

– Chère !

Citroën Méhari

ANTIDOTE À LA MOROSITÉ

Grande classique, indémodable, terriblement tendance et ultrasympathique, la Citroën Méhari est sans doute l'ancienne qui a le moins vieilli. Aujourd'hui encore, cette "tous chemins" adore poser ses roues sur le sable.

Tantôt véhicule militaire, voiture de plage, camionnette artisanale ou même vedette de cinéma, la Citroën Méhari aura tout vu et tout fait. C'est un véritable caméléon automobile, à l'aise dans à peu près n'importe quelle situation. Pourtant, cette merveille à succès a connu un démarrage difficile. Présentée en mai 1968, alors que les grèves paralysaient le pays, elle a pâti de l'enfumage provoqué par les événements, puis elle a bien failli se casser le nez sur la clientèle visée. Citroën la voyait utilitaire, bonne à tout faire, adulée par toutes les professions ayant recours à de petites camionnettes. Malgré son côté pratique indéniable, tous ces gens l'ont carrément boudée ! Constituée d'une coque en ABS, une espèce de plastique thermoformé teinté dans la masse et reposant sur une plate-forme de Dyane, la Méhari est recouverte d'arceaux et d'une bâche qui se retire entièrement, ou juste en partie. Son pare-brise peut même se rabattre, comme sur une Jeep. Cette voiture géniale, ce n'est pas Citroën qui en a eu l'idée, mais l'un de ses sous-traitants spécialisé dans les emballages plastique : un certain Roland de La Poype. Afin de rentabiliser une énorme thermoformeuse récemment achetée, il imagine une auto constituée de divers éléments en plastique qu'il suffit d'assembler sur une plate-forme existante, comme celle de la 2 CV. Présenté chez Citroën, le projet ne reçoit pas un accueil chaleureux, notamment auprès du président Pierre Bercot.

Finalement, ce sera sous la pression du service publicité, où un certain Jacques Wolgensinger est à la manœuvre, appuyé par le département des relations extérieures, que le concept de la Méhari va être accepté. L'engin est commercialisé non en kit, mais sous la forme d'une auto prête à rouler. La pub est axée à 80 % sur le côté utilitaire de l'engin, et c'est là justement que le constructeur va se tromper de direction. Contre toute attente, c'est un autre public qui va s'approprier la Méhari le plus naturellement du monde. Elle est plébiscitée par les particuliers désirant une auto ludique, joyeuse, facile à entretenir – l'intérieur se nettoie au jet d'eau – et utile dans leur quotidien. A la fois voiture d'évasion et camionnette pour transporter les végétaux du jardin, la Méhari a tout pour plaire et rendre service. Elle devient rapidement une icône, un modèle incontournable qui se bâtira peu à peu l'image du véhicule de loisirs par excellence. Elle va pulluler sur les littoraux, allant même jusqu'à envahir la Côte d'Azur, là où le sable est fin et chaud. Avec ses pneus étroits, sa suspension à grand débattement et sa masse comprise entre 525 et 550 kg suivant les versions, elle se joue de la plupart des difficultés comme circuler sur une plage, sur la neige ou bien dans un chemin creux, au grand bonheur des passionnés d'aventure. Cet engin, c'est la liberté sur quatre roues.

De nos jours, les exemplaires les mieux restaurés s'affichent à des prix hallucinants

Le temps passant, la mode s'est emparée d'une Méhari désormais située à mi-chemin entre voiture de collection et véhicule du quotidien. Aujourd'hui, les exemplaires les mieux restaurés s'affichent à des prix hallucinants, quelquefois supérieurs à 20 000 euros, sans pour autant trouver preneurs à des sommes aussi élevées. Mais c'est un signe. Une clientèle argentée s'intéresse au modèle car il est synonyme de vacances, de conduite détendue, cheveux au vent. Souvent, il s'agit de la troisième auto de la famille, stationnée dans le garage de la résidence secondaire. Un mois dans l'année, la Méhari détend les cadres stressés, elle leur rend le sourire et amuse leurs enfants, plus heureux là-dedans que dans l'Audi noire climatisée de papa. Cet engin coloré est plus qu'une voiture. C'est un antidote à la morosité. ■

CITROËN MÉHARI [09/1968 - 06/1987] • **Cote en 2008 :** entre 6 000 et 15 000 euros (4x4) • **Cote en 2018 :** entre 11 000 et

Chixoy/Wikimedia Commons

Antramir/Wikimedia Commons

Tout en plastique, l'intérieur de la Méhari se lave au jet d'eau.

© Sven Larson

Le moteur utilisé est le plus gros des bicylindres à air Citroën : le 602 cm³.

SPECIFICATIONS

Puissance fiscale : 3 CV.
Moteur : 2 cylindres à plat longitudinal AV, bloc et culasses alu, cylindres en fonte, un arbre à cames central. 602 cm³ (26, 29 ch DIN). Refroidissement par air.
Alimentation : un carburateur simple corps, puis double corps dès sept. 1977.
Transmission : traction avant (sauf 4x4), embrayage monodisque à sec, boîte 4 synchronisée. Levier au tableau de bord.
Structure : plate-forme en tôles d'acier et carrosserie en ABS thermoformé, roues AV/AR indépendantes par bras tirés, amortisseurs à friction AV/AR, puis amortisseurs télescopiques dès septembre 1977, batteurs à inertie jusqu'à août 1977, ressorts horizontaux ensuite, tambours AV/AR, puis disques AV dès juillet 1977 ; direction à crémaillère, jantes 15".
Vitesse maxi : 102 à 106 km/h.
Consommation : 5,5 à 7,5 l/100 km (suivant modèle et usage).

PERIODE A SUIVRE

Septembre 1968 - juin 1987
(144 953 exemplaires, dont 1 213 4x4).

TENDANCE

Toujours forte, la demande soutient la hausse constante des prix.

+10% par an

INDICE DE RARETE

Très rare 0 1 2 3 4 **5** **Courant**
(**2** pour la version 4x4)

DISPONIBILITE PIECES

On trouve absolument tout. Il est même possible de refaire une Méhari à neuf !

POINTS A SURVEILLER

Corrosion : la plate-forme est très sensible à la rouille. Il est impératif de passer sous la voiture afin d'opérer une inspection complète. Profitez-en pour vérifier l'échappement et les pots de suspension, également très exposés.
Moteur : très solide.
Points faibles : longerons et bras de suspension quelquefois tordus suite à un usage irrespectueux.

© Sven Larson

Au fil des années, la face avant a été modifiée plusieurs fois. Seule constante : les phares issus de la Dyane.

30 000 euros (4x4).

Mini Moke

LA PETITE FRIMEUSE

Créée pour satisfaire des besoins militaires, la Mini Moke a finalement trouvé ses clients dans le civil, aux endroits huppés les plus en vue. Aussi à l'aise sur un terrain de golf que sur les trottoirs de la Croisette, cette mini-Jeep est une vraie petite frimeuse !

Le modèle a rapidement bénéficié d'une panoplie d'accessoires, dont cette capote partielle.

Vauxford/Wikimedia Commons

Initialement, la Mini Moke aurait dû être un petit véhicule militaire. Elle était destinée à prendre la suite des pick-up 2 CV fournis à la Royal Navy par Citroën UK. Son développement a été souhaité par la British Motors Company qui voulait se mettre sur les rangs dans la perspective de la fin du contrat liant l'armée au constructeur français. C'est ainsi qu'Alec Issigonis et le staff technique de l'entreprise ont été amenés à plancher, dès 1959, sur une espèce de mini-Jeep parachutable. Sa physionomie générale se rapproche

La Moke a suivi les évolutions de son modèle, comme en témoigne cette version sortie durant les années 80 dotée des roues de 12" et des enjoliveurs plastique de la Mini contemporaine.

Mick/Wikimedia Commons

Mick/Wikimedia Commons

A l'image de la Méhari, l'intérieur de la Moke est ultrarudimentaire et simple d'entretien.

TTTNIS/Wikimedia Commons

MINI MOKE [08/1964 - 07/1992] • **Cote en 2008 :** 6 000 euros • **Cote en 2018 :** 16 000 euros.

étrangement du véhicule américain, son pare-brise étant également rabattable. Cependant, les traits communs se limitent à cette vague ressemblance. Soumis à l'approbation de l'état-major de l'armée britannique en 1962, le petit utilitaire d'Austin essuie un cuisant revers. Du fait de sa garde au sol minime et du diamètre de ses roues (10 pouces), l'auto, qui n'est qu'une deux roues motrices, est bien incapable de se sortir d'un dénivelé moyen. Ses aptitudes au franchissement sont quasi nulles ! En revanche, avec un poids de 400 kg, le moteur Austin est tout à son aise, ce qui rend l'engin particulièrement énergique.
Puisque la voiture existe et que l'armée n'en veut pas, les dirigeants de la BMC choisissent de la proposer au grand public. Après tout, pourquoi ne se vendrait-elle pas ? C'est ainsi qu'elle se retrouve intégrée à la gamme Austin en 1964. Six mois plus tard, elle sera également commercialisée sous la marque Morris. Uniquement diffusée en vert sapin (Spruce Green), la Moke, qui est considérée comme un utilitaire, échappera aux taxes durant les trois premières années de sa carrière. Son usage l'ayant rangée parmi les voitures de loisirs, ses propriétaires seront vite contraints de payer leur auto au prix fort !
Sur le marché anglais, le véhicule est un échec, le climat du pays ne se prêtant guère à son usage. Sa diffusion y est d'ailleurs stoppée en 1968. En revanche, il trouve son public à l'export, par exemple au Portugal et en Australie. En France, la Moke devient vite une voiture à la mode. Après avoir disparu du catalogue, le modèle, désormais fabriqué au Portugal par une filiale de la BMC, est de nouveau vendu au cours des années 80 dans le réseau British Leyland. En 1984, il reçoit une mécanique de 998 cm³ et des roues de 12 pouces. Adoptée par quelques stars comme Brigitte Bardot, utilisée au cinéma – notamment dans *Ne nous fâchons pas* et *Fantômas se déchaîne*, mais surtout dans la série *Le Prisonnier* –, cette voiture assez coûteuse joue les starlettes sur la Croisette. A Biarritz, Ibiza ou Saint-Tropez, il s'en écoule par pelletées. Pourtant, à ses débuts, elle ne manquait pas de défauts, à commencer par le nombre de ses options (chauffage, sièges arrière, deuxième essuie-glace), une protection quasi nulle des occupants ainsi qu'une bâche sommaire. Il faudra attendre 1967 pour que les équipements optionnels soient montés en série et qu'un choix de teintes plus étendu soit proposé. En effet, le client pouvait dès lors préférer le blanc. Deux coloris, c'était tout. Ou rien !
En 1990, Rover, le nouveau propriétaire de British Leyland, vend la licence de fabrication aux Italiens de Cagiva, une marque de motos. La voiture bénéficiera ainsi d'une rallonge de deux ans et demi. La fabrication a bien failli reprendre en 1995, mais la Moke aurait perdu le nom de Mini, lequel est devenu la propriété de BMW. Aujourd'hui, l'auto ayant été suffisamment produite (50 000 exemplaires), on en rencontre un grand nombre dans les petites annonces à des prix quelquefois délirants, et les exemplaires de début de production sont plus recherchés que jamais. La Moke sait se faire désirer…

A Biarritz, Ibiza ou Saint-Tropez, il s'en écoule par pelletées

A ses débuts, la Moke n'était disponible qu'en vert sapin.

SPECIFICATIONS

Puissance fiscale : 5, 6 CV.
Moteurs : 4 cylindres en ligne transversal AV, bloc et culasse fonte, un arbre à cames latéral. 848 cm³ (34 ch), 998 cm³ (42 ch). Refroidissement liquide.
Alimentation : un carburateur simple corps.
Transmission : traction avant, embrayage monodisque à sec, boîte 4 synchronisée (1re non synchro jusqu'en août 1968). Levier au plancher.
Structure : plate-forme autoporteuse en tôles d'acier, roues AV indépendantes par bras oscillants superposés et barre stabilisatrice, roues AR indépendantes par bras tirés, éléments caoutchouc AV/AR, amortisseurs télescopiques AV/AR. Freins hydrauliques, tambours AV/AR ; direction à crémaillère, jantes 10", 12".
Vitesse maxi : 110, 115 km/h.
Consommation : 6 l/100 km (moyenne routière).

PERIODE A SUIVRE

Août 1964 - juillet 1992
(49 937 exemplaires).

TENDANCE

La hausse des prix est constante, mais devrait finir par se tasser en raison d'une offre importante.

+7% par an

INDICE DE RARETE

Très rare 0 1 2 3 **4** 5 Courant

DISPONIBILITE PIECES

Excellente.

POINTS A SURVEILLER

Corrosion : ces autos ont essentiellement roulé en bord de mer. Les soubassements sont à inspecter avec minutie. Les surprises sont quelquefois sidérantes !
Moteurs : solides et courants. Leur réfection est aisée.
Points faibles : usage limité.

Peter Broster/Wikimedia Commons

L'auto a connu son heure de gloire en servant de taxi aux habitants du "Village", dans la série *Le Prisonnier*. Parce qu'elle n'était pas un numéro ?

La Plein Air au bord de la mer : la cible Méhari est toute désignée.

UNE QUATR

+ Jolie - Fiable - Sympa
– Copies fréquentes

Autrefois boudée et asphyxiée par l'omniprésente Méhari, la Renault 4 Plein Air n'a été produite qu'à quelques centaines d'exemplaires. Aujourd'hui, sa rareté et son côté ludique lui procurent un nouvel attrait. Elle est désormais très recherchée.

Renault Communication

La Plein Air ressemble à une R4 qu'on aurait tronçonnée. Ça tombe bien, c'est exactement ce qu'elle est.

Renault Communication

La Plein Air fut même utilisée comme voiture travelling lors du célèbre "Jour G", le 19 juillet 1970 sur le circuit Paul Ricard du Castellet.

RENAULT 4 PLEIN AIR [03/1968 - 04/1970] • **Cote en 2008 :** 5 000 euros • **Cote en 2018 :** 14 000 euros.

Capotée, la Plein Air ne perd pas son allure. Elle y gagne même une silhouette de Torpédo d'avant-guerre.

Renault Communication

Le tableau de bord est identique à celui des berlines contemporaines.

Renault Communication

Renault 4 Plein Air

ELLE DANS LE VENT

Au mois de mai 1968, un vent de liberté a soufflé sur l'automobile française. Le 15 mai, soit un jour avant la sortie de la Méhari, la Régie expose sa vision de la voiture cool. Il s'agit évidemment de ne pas laisser le concurrent s'approprier le nouveau marché du véhicule de loisirs. Sans copier le projet de Citroën, Renault opte pour une auto de plein air totalement dédiée au plaisir, sans aucune vocation utilitaire. Par la même occasion, il s'agit de donner une remplaçante à l'exclusive R4 Parisienne et de fournir une alternative plus familiale aux fameux "dune buggies" alors très en vogue, ou encore à une Mini Moke fort appréciée.

Depuis une base de berline R4, la société Sinpar, surtout connue pour ses transformations 4x4, procède à la découpe des panneaux de custode, à la suppression du pavillon et au montage de panneaux latéraux destinés à compenser l'absence de portes. Enfin, un renfort vient rigidifier l'encadrement de pare-brise d'une auto dont la carrosserie reprend une appellation venue tout droit de l'avant-guerre : torpédo.

Destinée à concurrencer la Méhari, la Renault 4 Plein Air adopte une autre philosophie

Renault Communication

Il faut savoir que depuis 1964, Sinpar effectuait une modification similaire pour le compte de l'armée française sur une base de R4 Fourgonnette. Ces véhicules s'appelaient tout simplement "Torpédo".

Si elle se destine à concurrencer la Méhari, la R4 Plein Air adopte une autre philosophie. Elle est plus cossue, emprunte certains équipements à la Parisienne (comme les enjoliveurs de roues et de bas de caisse), puis s'équipe du moteur le plus puissant des R4 : un 845 cm³ de 30 ch réels classant le véhicule parmi les 5 CV fiscaux. Cette transformation homologuée s'accompagne d'une plaque d'identification ronde marquée "Torpédo Sinpar Plein Air" sur laquelle est frappé le numéro de carrosserie. Elle est rivetée à côté de la plaque losange. Peu pratique, ne disposant pas de la transmission intégrale des modèles militaires – ce qui aurait pu lui donner un autre intérêt –, ne protégeant pas ses passagers par mauvais temps et ne permettant pas le transport d'objets encombrants, la Plein Air ne marchera pas. Son infortune s'explique également par un prix de vente nettement plus élevé que celui de la Citroën, cette dernière étant facile à fabriquer, contrairement à la R4 qui impose de nombreux remaniements structurels.

Constatant, impuissante, la réussite phénoménale de la Méhari, la direction de Renault, qui comptabilise seulement quelques centaines de Plein Air, décide d'arrêter les frais en 1970. Pour corriger le tir, elle s'associe aux Ateliers de Construction du Livradois afin de concevoir et commercialiser la Rodéo, peu ou prou un clone de Méhari.

Peu glorieuse, la parenthèse Plein Air s'est donc refermée, dans l'indifférence totale, au mois d'avril 1970. Aujourd'hui, le modèle est encore plus rare qu'il ne le fut mais bénéficie, contrairement à hier, d'un succès fou ! Alternative originale à la Méhari, le torpédo Plein Air allie la fiabilité d'une 4L au plaisir d'une voiture typée confort qui permet des moments d'évasion dont seuls les véhicules du genre ont le secret. Hélas, le confort des sièges et des suspensions ne compense pas les désagréments dus à la mauvaise protection des passagers. Circuler en hiver dans une Plein Air est une véritable punition ! Idéale pour les promenades en bord de mer ou les escapades en campagne, cette rareté monnaie très cher ses charmes. Mais malgré sa très faible production, elle n'est pas plus demandée qu'une "vulgaire" Méhari. Alors nous nous permettons un petit conseil : si vous souhaitez rouler différent dans une auto attachante et hyperfiable, mettez-vous patiemment en quête d'une Plein Air. Mais soyez vigilant ! De nombreuses copies sont en circulation, alors assurez-vous de ne pas acheter n'importe quoi à n'importe quel prix… ■

SPECIFICATIONS

Puissance fiscale : 5 CV.
Moteur : 4 cylindres en ligne longitudinal AV, bloc fonte et culasse alu, un arbre à cames latéral. 845 cm³ (30 ch). Refroidissement liquide.
Alimentation : un carburateur simple corps.
Transmission : traction avant, embrayage monodisque à sec, boîte 4 synchronisée. Levier au tableau de bord.
Structure : coque autoportante en tôles d'acier, roues AV indépendantes par bras oscillants superposés et barre stabilisatrice, roues AR indépendantes par bras tirés, barres de torsion AV/AR, amortisseurs télescopiques AV/AR, tambours AV/AR, direction à crémaillère, jantes 13".
Vitesse maxi : 105 km/h.
Consommation : 6 l/100 km.

PERIODE A SUIVRE

Mars 1968 - avril 1970
(environ 600 exemplaires).

TENDANCE

La rareté du modèle et l'appétit grandissant pour les R4 font grimper sa cote en flèche.

+7% par an

INDICE DE RARETE

Très rare 0 **1** 2 3 4 5 **Courant**

DISPONIBILITE PIECES

Tout ou presque est disponible pour reconstruire une R4 à neuf. Enjoliveurs et baguettes spécifiques sont difficiles à dénicher en bon état.

POINTS A SURVEILLER

Corrosion : la plate-forme rouille énormément, mais on trouve tous les éléments neufs. Attention à la tôlerie spécifique qu'il faut refaire sur mesure si elle est corrodée.
Moteur : solide et sans ennui.
Points faibles : attention aux copies.

En plus d'être joli, le tableau de bord est très complet.

Pierre-Yves Gaulard

La Société Italienne d'Application de Transformation et d'Accessoires a été fondée en 1926 dans la belle ville de Turin. Elle réalisait alors des accessoires pour personnaliser les Fiat, notamment des éléments mécaniques destinés à améliorer leurs performances. Et puis elle s'est lancée à son tour dans la fabrication automobile, une aventure qui prendra provisoirement fin à la déclaration de guerre, date à laquelle l'usine entame une reconversion dans le matériel militaire. En 1948, la Siata revient aux voitures en élaborant plusieurs modèles, toujours sur des bases Fiat : citons le cabriolet Amica et le coupé Daina Sport. Les volumes de ventes sont de l'ordre de quelques dizaines, au mieux cinq ou six centaines d'exemplaires. Puis la marque franchit un cap lorsqu'elle entreprend de produire des utilitaires, dont la Formichetta et le Minivan, chacun ayant été fabriqué à environ 7 000 unités.

Siata Spring

POUR PRENDRE DES COULEURS

On la croirait évadée d'un manège. Derrière son apparence de jouet naïf, la Siata Spring cache un tempérament typiquement latin : son moteur arrière frétille de joie et sa conduite est amusante. Et si c'était l'engin idéal pour prendre des couleurs ?

La calandre de la Spring évoque clairement les véhicules de sport d'avant-guerre.

+ Look sympa - Fiabilité - Moteur nerveux

– Corrosion - Pièces rares

SIATA SPRING [05/1967 - 1970] • **Cote en 2008 :** 8 000 euros • **Cote en 2018 :** 15 000 euros.

Malgré son apparente naïveté, cette auto relève du plus grand sérieux

C'est en 1967 que la Siata dévoile une petite merveille, celle qui sera la plus emblématique de ses fabrications : il s'agit d'une décapotable deux places d'un peu plus de trois mètres de long dont le capot et la calandre évoquent un peu maladroitement les voitures de sport d'avant-guerre. Les portières échancrées dépourvues de glaces et le pare-brise rabattable situent cette auto dans la catégorie des roadsters. En dépit de son imposante calandre chromée, le capot Siata Spring n'abrite pas un moteur, mais un coffre à bagages ! Le groupe motopropulseur se trouve en porte-à-faux arrière, ce qui occasionne la présence d'un curieux "coffre" percé de louvres. Et pour faire encore plus rétro, l'une des cinq roues (des jantes fils Borrani à faux écrou central étaient également proposées en option) est fixée au milieu de la poupe, endroit qui lui permet par là même de tenir le rôle de pare-chocs ! L'arrière trahit la base sur laquelle est construite la Siata. Elle reprend en effet les suspensions, les freins, la direction et le bloc, mais aussi la partie inférieure de la coque d'une Fiat 850.

Malgré son apparente naïveté et sa construction un peu légère, cette auto relève du plus grand sérieux. En effet, il s'agit de l'une des premières voitures à devoir son existence à une véritable étude de marché. Interrogé sur ses goûts et ses souhaits automobiles, un panel de jeunes gens a ainsi dressé le portrait-robot de la Spring, roadster miniature plébiscité dès sa sortie en 1967 mais dont le succès a été enrayé par l'incapacité du constructeur à fournir plus de treize véhicules par jour. Découragée par des délais trop long, une frange de la clientèle potentielle s'est finalement détournée d'un modèle dont il se sera écoulé approximativement 3 500 exemplaires en trois ans. Sa bonne bouille et ses couleurs vives lui ont valu de nombreux coups de cœur, notamment féminins, ainsi que le rappelle la jeune attachée de presse qui circule en Spring dans le film *Mon Oncle* de Jacques Tati. Les enfants aussi ont beaucoup apprécié un modèle sur lequel le jeune éléphant Babar a appris le maniement des voitures. D'abord pourvue du 843 cm³ de la Fiat 850 "de base", la Siata reçoit, dans un deuxième temps, le bloc de la 850 Sport équipé d'un carburateur double corps. Avec 47 ch au lieu des 37 précédents, l'auto gagne 10 km/h en filant à 135, mais aussi une belle nervosité. Un compte-tours au look de jouet et le bruit de l'échappement sont là pour rappeler que ce petit bijou sait accessoirement foncer. En revanche, son équipement est quasi inexistant. Il n'y a pas de pare-soleil, ni de cendrier, encore moins de boîte à gants. Serait-on des gros radins chez Siata ? Mais on oublie vite ces désagréments puisque l'on n'a pas l'occasion d'allumer une clope en circulant à son bord. Le succès populaire de la Spring est tel que le conducteur et son copilote passent le plus clair de leur temps à remercier les gens qui leur font signe. En somme, si vous voulez vous fondre dans la masse, n'achetez pas ça ! ■

SPECIFICATIONS

Puissance fiscale : 5 CV.
Moteur : 4 cylindres en ligne longitudinal AR, bloc fonte et culasse alu, un arbre à cames latéral. 843 cm³ (37, 47 ch). Refroidissement liquide.
Alimentation : un carburateur simple corps, puis un double corps.
Transmission : roues AR motrices, embrayage monodisque à sec, boîte 4 synchronisée. Levier au plancher.
Structure : caisse autoporteuse en tôles d'acier. Roues AV indépendantes par bras oscillants supérieurs et ressort semi-elliptique inférieur, roues AR indépendantes avec bras obliques oscillants, ressorts hélicoïdaux AR, amortisseurs hydrauliques AV/AR. Tambours puis disques AV, tambours AR ; direction à boîtier, jantes 12".
Vitesse maxi : 125 à 135 km/h.
Consommation : 6 l/100 km.

PERIODE A SUIVRE

Mai 1967 - 1970
(environ 3 500 exemplaires).

TENDANCE

La Siata a toujours plu. Sa cote s'en ressent !

+10% par an

INDICE DE RARETE

Très rare 0 1 2 **3** 4 5 Courant

DISPONIBILITE PIECES

Bonne pour la mécanique, compliquée pour la carrosserie et les accessoires spécifiques.

POINTS A SURVEILLER

Corrosion : la tôle des Spring est de très mauvaise qualité. De fait, la corrosion est rarement absente sur les soubassements. Une inspection minutieuse est indispensable avant tout achat.
Moteur : solide et facile à entretenir.
Points faibles : rarement saines.

Pierre-Yves Gaulard

Le moteur est d'origine Fiat. Selon les millésimes, il provient de la 850 ou de la 850 Sport.

Pierre-Yves Gaulard

Avec sa ligne rétro, la Siata Spring semble tout droit sortie d'une bande dessinée.

Pierre-Yves Gaulard

Proposées en option, les jantes fils Borrani sont dotées d'un superbe faux écrou.

LA balade À REMONTER

Et si on se mettait au volant ? En Saône-et-Loire, pour flâner sur les petites routes du département sur les traces de l'empire Schneider et de ses hauts fourneaux ou pour rouler dans la brume matinale sur les hauteurs de la plaine du Creusot et à travers les magnifiques paysages du parc du Morvan… Entre les deux, on vous emmène dans un temple bouddhiste ou encore sur une piste du Sud marocain dans un vieux Berliet de la galerie du Camion Ancien. Vous êtes tenté par l'aventure ? Alors on y va !

Texte et photos **Jean-Marc Navarro**

Incursion en Côte-d'Or où toutes les petites routes mènent aux grands crus.

RETROUVEZ EGALEMENT LA VIDEO SUR LA PAGE FACEBOOK DE GAZOLINE

Pour admirer le lever du soleil sur les hauteurs du Creusot, il faut se lever tôt, mais on ne le regrette pas !

Tout commence au Creusot, au pied de l'immense four du château de la Verrerie. C'est là que l'ami Jean-Do m'a donné rendez-vous. Devant les deux curieux édifices coniques servant jadis à la fusion du verre pour la Manufacture royale des cristaux et émaux de la reine Marie-Antoinette, la petite Vespa 400 semble réduite à l'échelle 1/43. Une fois à bord, la sensation s'estompe et la rare version tourisme à l'unique essuie-glace et petit compteur de cyclo qui a été produite dans l'usine de Fourchambault, dans la Nièvre, nous invite à tailler la route. Direction le canal du Centre en longeant quelques écluses pour rejoindre Montceau-les-Mines dont l'activité principale était, il y a encore 50 ans, l'exploitation du charbon. Une bonne raison pour s'arrêter au musée de la Mine de Blanzy et partager un peu la vie des mineurs d'autrefois. Mais aujourd'hui, pas de descente sous l'imposant chevalement du puits dominant l'entrée, juste un immense respect pour la famille des gueules noires. Dans la salle des machines datant de 1877, tout est d'origine. C'est de là que l'on remontait les wagonnets de charbon. Les mineurs y descendaient pour exploiter la houille. Un tunnel reconstitué à l'identique dévoile leur quotidien, donnant aux visiteurs un aperçu de la difficulté du labeur. Impressionnant, surtout quand retentit le signal annonciateur du fameux coup de grisou… Emouvante également, l'histoire de monsieur Honoré, un habitant de Montceau ayant vendu son auto en 1969 pour sauver le dernier cheval de la mine destiné à l'abattoir.

Une fois ressortis au grand air, nous reprenons la route en distillant quelques volutes de fumée d'huile deux-temps jusqu'à l'ancienne usine Aillot. Aujourd'hui, l'endroit abrite la galerie du Camion Ancien. Mais avant d'en découvrir ses trésors, François Gambut, le propriétaire des lieux, nous offre un rafraîchissement sur le zinc de son vieux bistrot. Car si l'homme se passionne pour les gros tonnages, il aime également toutes les histoires du passé. « Celles d'une époque que je n'ai pas vécue, mais seulement touchée du doigt », précise François. Des songes par milliers, peuplés de vieux restos comme celui de la mère Letellier, un routier situé au carrefour de Bel

A l'auberge du Pont-de-Paris, située à Chagny, les hommes font le plein sur le zinc tandis que l'on refait les niveaux des autos sur la piste de l'ancienne station-service de la RN6.

LE TEMPS…

Jean-Do

L'ARTISTE À PLUSIEURS CASQUETTES

Au guidon d'un vieux scooter Bernardet, au volant d'une Vespa 400, à l'atelier, vous avez certainement dû le croiser un jour, le Jean-Do. Pour beaucoup de collectionneurs, il est celui qui rend un véhicule unique grâce aux publicités peintes à l'ancienne qu'il applique sur les portières et les panneaux de tôles avec un sacré coup de pinceau. Son domaine de prédilection ? Les automobiles et utilitaires de tout poil. Mais l'homme de lettres (peintes) opère également sur les réservoirs des motos et les ailes des scooters avec la même dextérité que sur une vieille réclame d'antan qu'il restaure sur les murs de façade décrépis. Si le maître sait rester discret sur le nombre d'engins qu'il collectionne, il avoue néanmoins posséder une grande partie de la gamme des scooters Bernardet. Mais chez Jean-Do, l'attrait pour les engins bizarres ne se limite pas aux deux-roues, puisque le spécialiste des déliés et des filets au trainard affectionne également l'ensemble des microcars à trois et quatre roues. Une passion qu'il aime à partager entre collectionneurs de Solyto, Messerschmitt, Bond et Velorex, pour ne citer qu'eux, et qui l'a poussé voilà déjà douze ans à créer son Bisbi national. Organisé tous les deux ans à la fin du mois d'août, l'événement rassemble, au Creusot, de curieux microcars venus de toute l'Europe. Deux conditions pour la prochaine édition prévue cette année les 24, 25 et 26 août : être sympathique et posséder une mini-voiture ne dépassant pas 483 cm³ de cylindrée histoire que, sur les magnifiques petites routes de Bourgogne, tout le monde puisse rouler joyeusement à la même vitesse. Alors, à travers toutes ses occasions, si vous ne faites pas un jour la connaissance du sacré personnage, c'est que vous n'avez vraiment pas de chance. **Renseignements : www.aero-jean-do.com, T. 06 07 80 39 54.**

© Fred Picart

Air et considéré à l'époque comme l'un des plus réputés de France. Dans les locaux restaurés où l'on fabriquait jadis des rouleaux compresseurs, une collection de 40 poids lourds a été constituée. Les modèles de la marque lyonnaise Berliet y jouent les stars. Pour preuve, ce Gazelle 6x6, un GBC 8 pour être plus précis où, du fond de la cabine, les voix du Plouc et de Rocco montent d'un ton. Qui ? Le Plouc et Rocco, ou bien Lino Ventura et Jean-Paul Belmondo si vous préférez, dans une scène du film *Cent mille dollars au soleil*. Une histoire de règlement de comptes au volant de gros Berliet sur une piste du Sud marocain. Et François n'est pas peu fier d'avoir déniché trois des bahuts ayant tourné dans le long métrage d'Henri Verneuil. Avec en vedette un fameux GLR, élu camion du siècle dernier, c'est vous dire… Dans le hangar magique du père François, on s'y croirait presque. Un seul regret quand même, car on a beau chercher jusqu'à l'arrière des remorques et citernes, il manque quand même une dune de sable et la Finlandaise...

Après avoir rêvassé dans le car américain Greyhound à peine usé par ses cinq millions de kilomètres et détaillé le SG4 Saviem "épicier", il faut retailler la route. Mais lorsque l'on s'est vautré dans les cabines "King Size", il est difficile de se glisser à nouveau dans l'habitacle d'une Vespa 400 ! Heureusement, Luis de Almeida et son Estafette Renault plateau bâché de 1979 passaient par là… Alors j'ai voulu joindre l'util...itaire à l'agréable en embarquant avec eux. Histoire de voir si les routiers sont toujours sympas ! Tiens, si on faisait cravacher les chevaux du Cléon-Fonte en grimpant au Mont-Saint-Vincent ? A 610 mètres d'altitude, nous arrivons sans peine jusqu'à la gendarmerie. Face à l'édifice aujourd'hui transformé en chambres d'hôtes, on a bien reconnu l'adjudant Gerber et le maréchal des logis Cruchot, mais pas d'inquiétude, les deux célèbres gendarmes qui apparaissent derrière la fenêtre ne sont en fait que deux silhouettes en carton. Après les avoir salués du geste réglementaire, on a voulu vérifier ce que nous promettait une vieille plaque dont l'émail vantait les mérites de l'église du XIe siècle, du grenier à sel et de la promenade avec panorama. Mais en raison d'un brouillard tenace, on a seulement pu la croire sur parole ! En photographiant l'Estafette dans la brume, j'ai remarqué qu'avec sa publicité peinte sur ses flancs à la gloire des vins fins de Bourgogne, cet adorable utilitaire devait certainement avoir une sacrée descente… Idéal pour perdre rapidement de l'altitude afin d'aller pique-niquer. Face au superbe château de Sercy, on ne pouvait pas mieux tomber. Datant des XII et XVe siècles, l'édifice classé Monument historique possède une magnifique tour coiffée par un splendide hourd, sorte de galerie en bois comptant parmi les plus anciennes de France. Près de l'étang et des arbres centenaires, le jambon persillé et la tartine du Petit Bourguignon ont eu un tout autre goût… Pour preuve, sur un tonneau de chêne descendu du plateau de notre "R2136" en guise de table se dégustait également un Chassagne-Montrachet 2015 du domaine Ramonet. Après quelques bouchées, je confirme : les

Direction le canal du Centre en longeant quelques écluses pour rejoindre Montceau-les-Mines

Jean Do sur les bords du canal du Centre : « Dis, Jean-Marc, c'est bon pour la photo ? »

"Mine de rien". C'est en traversant le petit village d'Epinac que l'on a mis le bazar par des va-et-vient incessants, histoire d'immortaliser les commerces d'antan...

Dans le village miniature que Michel Fourrier a construit autour de chez lui, la Vespa 400 semble avoir trouvé un décor à son échelle.

A la gare de Dracy-Saint-Loup, des voitures SNCF ont été transformées en chambres d'hôtes. Ici, un compartiment couchette d'un wagon-lit des années 60.

Quand la route se termine en cul-de-sac au pied des falaises et qu'au milieu y coule une rivière, le panneau n'est pas mensonger.

RN6 sur la célèbre descente du château de La Rochepot, propriété, jusqu'en 2015, de la famille de l'ancien président Sadi Carnot.

routiers sont vraiment très cools ! Et ce ne sont pas ces touristes australiens et japonais invités à la dégustation qui me contrediront. Eux qui croyaient goûter à une opération commerciale d'un riche propriétaire de grands crus ont finalement trinqué à la santé de *Gazoline*. Mais attention, bien que le slogan date de février 1984, on s'en souvient encore… Sur les ondes comme sur le petit écran, la campagne du ministère de la Santé "Un verre, ça va, trois verres, bonjour les dégâts", nous obligeait à boire ses paroles… Alors nous n'avons pas franchi la ligne jaune et avons repris notre balade, les papilles simplement en fête ! Après avoir médité dans la vigne buissonnière de la côte chalonnaise, Mercurey marquait la fin de l'étape. Le lendemain matin, Jean-Do et sa fidèle 400 m'attendaient pour rejoindre le village de Chagny et sa légendaire RN6. Après être passés devant le garage Saint-Christophe reconnaissable à sa pub Mobiloil toute pimpante, nous avons rejoint l'auberge du Pont-de-Paris. Située sur le

bord de la 6, on y prend volontiers la pause. Les hommes accoudés au café-comptoir et la Vespa face à l'objectif, le tout dans les décors authentiques des *sixties*. On en profite pour vérifier les niveaux sur la piste de l'ancienne station puis, dans l'auberge, refaire le monde avec Aline Thussaut, la patronne. Avec ses œufs en meurette et son demi-pigeon rôti à la compotée d'ail qu'elle propose au menu, on serait bien restés, mais on n'allait quand même pas se mettre à table à 10h du mat' !

Alors, nous sommes repartis pour le carrefour de Bel Air par le tracé d'origine de la nationale qui offre, à cet endroit, une vue superbe sur le château de La Rochepot. L'ancien fief de la famille du président de la République Sadi Carnot en jette avec ses toitures en tuiles vernissées. Depuis 2015, il est la propriété d'un groupe d'investisseurs lituaniens. Après l'avoir dépassé, c'est une longue ascension qui nous amène au célèbre carrefour de Bel Air. Un lieu où le projet du parc Vintage Bel Air commence à sortir de terre… Rien d'étonnant quand on sait qu'ici même, au beau milieu des années 60, les ventes de carburant de la station-service étaient l'une des plus importante de France. Souvenirs, souvenirs encore, en se hissant sur la pointe des pieds pour admirer l'ancien Relais Route apparaissant dans le film *Le Cercle rouge* tourné en 1970 par Jean-Pierre Melville. Aujourd'hui, le mythique bâtiment n'a malheureusement plus son faste d'antan et la propriété privée dans laquelle il se trouve sert de studio d'enregistrements. Alors quand vous viendrez par-là, ne vous attendez pas à croiser Corey, alias Alain Delon, au volant de sa Plymouth noire filant vers la capitale. A moins que dans vos rêves, vous vous fassiez comme moi votre propre ciné…

Une fois la voiture garée, on apprécie le calme et la chute impressionnante d'une cascade

Delon remonte vers Paris et nous on prend la tangente vers Le Bout du Monde, un lieu-dit où les falaises d'un cirque naturel se donnent des faux airs de reculées jurassiennes. Une fois la voiture garée, on apprécie le calme et la chute impressionnante d'une cascade. Encore une chouette destination pour y poser son panier à pique-nique ! Un peu plus loin, face au village miniature de Michel Fourrier, notre Vespa 400 est presque dans son élément. Dans son jardin, ce garagiste en retraite s'est fabriqué son univers. Que ce soit dans la cabine du téléphérique, au bord de la rivière ou sur les bancs de la petite école, rien ne manque dans ce minivillage qui s'anime grâce aux moteurs et roulements récupérés sur des vieux micro-ondes et alternateurs hors d'usage. En passant devant le 32 route du Bout du Monde à Cormot-le-Grand, on ne peut qu'être admiratifs. Chapeau l'artiste !

Tiens, midi sonne les cloches de Nolay. Pour le déjeuner, nous optons pour la terrasse du Carnot, une brasserie qui nous permet de garder un œil sur l'adorable Vespa. Après le café et l'addition, le soleil nous accompagne pour attaquer la montée de Saint-Gervais les-Couches. La côte est rude et fait dire à Jean-Do « qu'au volant d'une 400, il vaut mieux prendre son élan au risque de repartir en arrière »... A Epinac (quel drôle de nom), "Mine de rien" est l'enseigne désuète de l'ancien bazar du village que nous traversons rapidement pour rejoindre le "Train des Rêves", mis à quai dans l'ancienne gare de Dracy-Saint-Loup. Pour tous les passionnés du rail, l'arrêt est plus que conseillé puisque l'endroit accueille aujourd'hui deux locos à vapeur datant de 1910 et 1916, cinq vieux wagons

Non, non, pour conduire et entretenir sa belle Renault 8, Jordan n'a vraiment pas besoin du manuel de bord.

Arrêt bien sympathique chez Jean Pauchard, un agriculteur à la retraite qui possède un... avion de chasse américain dans la cour de sa ferme. L'avantage est à la Régie, car la Renault 8 est toujours en service !

Deux intrus se sont cachés dans cette photo, saurez-vous les retrouver ?

Pouce ! Je ne voulais pas du tout me retrouver à Poil, moi !

Y'a pas que la route dans la vie, y'a aussi les pauses-déjeuner improvisées par Luis.

dont un Orient-Express Paris/Istanbul de 1947 et une voiture Mistral dans laquelle on pourra un jour manger. On pourra également dormir confortablement dans les cabines couchettes et les deux chambres de luxe aménagées au rez-de-chaussée de l'authentique petite gare. Mais pour décrire les lieux, l'emploi du futur est encore impératif puisque Greg Marshall, le propriétaire américain, ancien Marine et policier de la California Highway Patrol, regrette encore que son train prenne du retard… Il espère ouvrir au cours de l'été. A suivre !

Lors de la traversée d'Autun, la Vespa s'arrête au pied des ruines du théâtre romain. L'esprit plus que gaulois, nous ne nous y sommes pas trop attardés. En poursuivant notre route par des chemins de traverse, nous avons crevé. Normalement, l'exercice n'est que pure formalité, de surcroît sur une Vespa 400. Mais à la nuit tombante et sans roue de secours, cela devient forcément un peu plus compliqué… Heureusement, notre petit monde d'amateurs de voitures anciennes est souvent solidaire. Et vous, qu'auriez vous fait à la place de Jordan ? A bord de sa Renault 8 de 1963, le jeune passionné nous a dépannés *illico presto* à la lueur de ses phares. De couleur jaune, comme le carton que nous avons donné au père Jean-Do ce soir-là pour son excès d'optimisme qui nous a bien fait rire. Le lendemain, on retrouve le jeune Jordan au volant de sa R8. La belle n'a parcouru que 53 000 km depuis sa sortie en 1963 et nous emmène dans un épais brouillard. Heureusement, à l'entrée du parc du Morvan, ce dernier disparaît au profit de jolis paysages. Et là, en arrivant dans la cour d'une ferme, le choc est immense !

Séquence nostalgie : manquait plus que la pompiste aux couleurs Avia pour nous envoyer dans le décor…

En arrivant dans le parc du Morvan, on ne sait pas trop à quoi pensent les vaches au passage de notre Renault 8.

OÙ MANGER ?

✔ **Au Cochon Ventru**, Saint-Didier-sur-Arroux (71190). T. 03 85 52 87 09 / www.aucochonventru.fr

✔ **Le Carnot**, 5 place Carnot à Nolay (21340). T. 03 80 21 87 13.

OÙ DORMIR ?

✔ **Hôtel & Spa Le Dracy**, 4 rue du pressoir à Dracy-le-Fort (71640). A partir de 99 euros la chambre (restaurant à conseiller également). T. 03 85 87 81 81 / www.ledracy.com

✔ **Le Train des Rêves**, 2 allée de la Gare à Dracy-Saint-Loup (71400). T. 03 85 52 05 58 / www.traindesreves.com. Bed and Breakfast, wagons-lits de l'Orient-Express. Ouverture prévue mi-juillet.

EN CAS DE PANNE ?

✔ **Garage Jordan di Fiore**, La Ruée à Antully (71400). Situé entre Autun et le Creusot, Jordan di Fiore (l'heureux propriétaire de la Renault 8) est un mécanicien spécialisé dans la réparation et la restauration de véhicules de collection. Et à voir sa passion pour toutes les autos du passé, on ne peut que lui faire confiance. T. 06 24 66 97 06.

À VOIR

✔ **Musée de l'Homme et de l'Industrie, Théâtre à l'Italienne, Château de la Verrerie**, au Creusot (71200). T. 03 85 73 92 00 / www.ecomusee-creusot-montceau.fr

✔ **Musée de la Mine**, 34 rue Bois Clair à Blanzy (71540). T. 03 85 68 22 85 / www.musee-mine-blanzy.fr

✔ **Temple des 1000 Bouddhas**, Paldenshangpa La Boulaye, Château de Plaige à La Boulaye (71320). T. 03 85 79 62 53 / www.paldenshangpa-la-boulaye.com

✔ **Galerie du Camion Ancien**, Usine Aillot, 27 rue des Prés à Montceau-les-Mines (71300). T. 06 84 54 69 23 / http://usineaillot.canalblog.com

✔ **Les chemins de fer du Creusot.** Voyage en train vapeur longue distance à partir du Creusot. T. 03 85 55 80 03 / www.train-vapeur.fr
- Le 22 septembre, L'Aventure Peugeot Express : aller-retour Le Creusot/Belfort avec possibilité de visite du musée de l'Aventure Peugeot à Sochaux.
- Les 12, 13 et 14 octobre, Le Mistral : aller-retour Le Creusot/Marseille, option de trajet le long de la côte bleue.

PRATIQUE

✔ **Infos tourisme 71** www.destination-saone-et-loire.fr

Où je repense à cette réplique : « Quand les types de 130 kilos disent certaines choses, ceux de 60 kilos les écoutent. »

Quand il ne rêve pas dans la cabine d'un de ses vieux camions, François Gambut vagabonde derrière le comptoir d'un café qu'il a récupéré et remonté dans les locaux de son musée.

A la fin de la visite du musée de la Mine de Blanzy et après avoir découvert le travail harassant des mineurs, on voit enfin le bout du tunnel !

Sortez les bottes de paille, les jantes larges et les carbus Weber, on arrive…

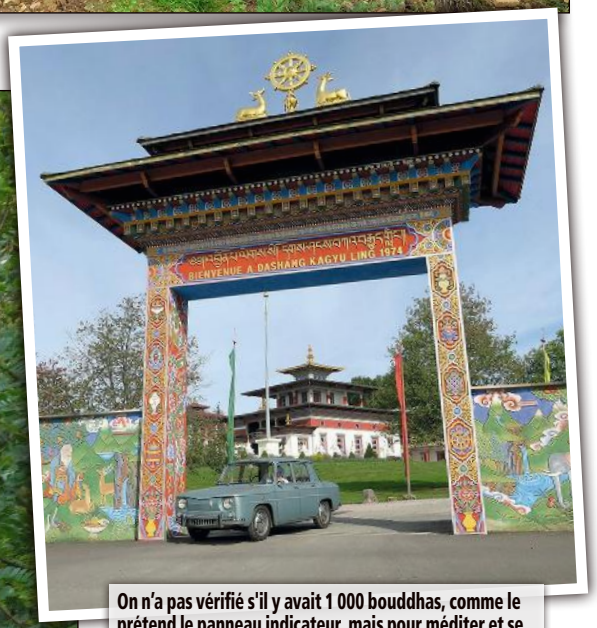
Nous sommes arrivés au village de Mercurey par la vigne buissonnière…

Pensez-donc, en plein cœur du Morvan, tomber nez à nez avec un F-84F Thunderstreak, un chasseur bombardier américain utilisé pendant la guerre d'Algérie, ça a de quoi surprendre... A 82 ans, Jean Pauchard en est toujours aussi fier, même si l'ancien agriculteur avoue qu'il aurait préféré y installer un Boeing 747. Mais avec une envergure de plus de 60 mètres, ce dernier n'aurait jamais pu y caser ses ailes. Dans les hangars voisins qui abritent une belle collection de tracteurs et quelques automobiles, un autre véhicule plus ancien attend patiemment son heure. Pour son dernier voyage, Jean désire être accompagné au cimetière dans son corbillard tiré par deux beaux chevaux. En le quittant, on lui souhaite surtout que ses dernières volontés soient exaucées le plus tard possible.

Autre surprise, autres mœurs. En remontant dans la R8, Jean-Do et Jordan ont tenu à m'emmener à Poil. Etonné, les deux compères m'ont tout de suite rassuré en m'expliquant que Poil était le nom d'un village du Morvan et que curieusement, ses panneaux d'entrée de ville disparaissaient fréquemment. Devant l'un d'eux, nous avons fait un selfie, mais on vous le jure, nous sommes repartis les mains vides. Tout comme nos ventres qui commençaient à gronder en attendant le déjeuner. Alors nous avons tiré jusqu'au restaurant nommé "Au cochon Ventru" pour s'en mettre plein la panse… Installé à l'entrée de Saint-Didier-sur-Arroux face à l'étang de Boussons, l'établissement un tantinet cochon est à conseiller… Une fois repus, c'est par la petite départementale 114 que nous avons rejoint un lieu bien étrange. Situé en plein cœur du Morvan, sur la commune de La Boulaye, le Temple des 1 000 Bouddhas est consacré à l'étude des enseignements bouddhistes. Bâti pour la congrégation tibétaine Dashang Kagyu Ling, on vient également y vivre des séjours un peu hors du temps ou méditer dans des décors que ne renierait pas le palais du Potala, la résidence des dalaï-lamas de la vallée Lhassa, au Tibet.

Le retour sur la ville du Creusot s'effectue par la petite route du belvédère des Crêtes

Après s'être rapprochés des dieux, nous sommes redescendus sur terre par la D47 en sortant de La Tagnière. Le retour sur la ville du Creusot s'est effectué ensuite par la petite route du belvédère des Crêtes qui offre un panorama sur la plaine des Riaux, un lieu jadis rural mais qui deviendra, au cours du XIXe siècle, l'un des plus importants sites sidérurgiques d'Europe sous la famille Schneider, propriétaire des forges et des hauts fourneaux. Après 245 km passés à remonter le temps, me voici revenu à mon point de départ. Une visite pour saluer la 241 P 17, une majestueuse locomotive à vapeur qui appartient aujourd'hui à la ville du Creusot. Construit chez Schneider en 1947, le monstre d'acier est choyé par une équipe de passionnés qui lui permette d'entreprendre encore aujourd'hui de superbes balades sur le réseau ferré. Un dernier coup d'œil également au château de la Verrerie qui retrace l'aventure sidérurgique à travers l'histoire des Schneider et de toute une collection de maquettes et machines. A ne pas manquer non plus, le théâtre à l'italienne bâti dans l'un des deux anciens fours de la cristallerie. Voilà, c'est fini… Adieu Vespa, au revoir Renault Major et bye bye l'Estafette. Mais promis juré, Jean-Do, Luis et Jordan, ce n'est que partie remise !



On n'a pas vérifié s'il y avait 1 000 bouddhas, comme le prétend le panneau indicateur, mais pour méditer et se croire dans un temple du Tibet, on n'a pas trouvé mieux !

COMMENT SUIVRE LE PARCOURS ?

Gazoline et Tripy vous offrent deux options pour suivre le parcours décrit dans cet article :

Sur votre téléphone mobile ou GPS : allez sur le site internet *Gazoline* (www.gazoline.net), sélectionnez l'article "Itinéraire Bis : la balade à remonter le temps" sur la page d'accueil ou en cliquant sur "Sommaire" (en haut à droite), puis l'onglet "Magazine". Téléchargez le fichier Gazoline 257.gpx à la rubrique "Suivre le parcours avec un GPS", puis importez-le sur votre application GPS de smartphone ou votre GPS compatible avec des circuits pré-enregistrés.

Avec un road book papier : allez sur le site internet *Gazoline* (www.gazoline.net), sélectionnez l'article "Itinéraire Bis : la balade à remonter le temps" sur la page d'accueil ou en cliquant sur "Sommaire" (en haut à droite), puis l'onglet "Magazine". Téléchargez le fichier Roadbook 257.pdf à la rubrique "Suivre le parcours au road book", puis imprimez-le directement. Une notice explicative pour bien l'utiliser est disponible à la rubrique "Magazine" dans l'article "Itinéraire bis : comment lire un road book ?".

TRIPY GPS+ DIGITAL ROAD BOOK Pilotez vos Rallyes !

ATELIER **MINOR DENT REPAIR** [USA]

UN vivier DE M

Cette Pontiac modèle Parisienne nécessite de gros travaux de carrosserie.

Ce matin, le trafic est dense sur les grands axes de la capitale mondiale de la musique country qui a révélé Johnny Cash au reste du monde. Joshua V Smith (que je vous présenterai dans un prochain numéro) m'a invité à rencontrer un carrossier peintre sur Gallatin Avenue. Une adresse incontournable, selon lui, pour tous les collectionneurs en quête d'une réfection de qualité de l'idole de leur garage. Je décide donc d'aller saluer le boss de Minor Dent Repair. Une quarantaine de voitures sont éparpillées sur un terrain situé derrière le garage qui fait aussi office de casse automobile. Aux avant-postes, une Buick Electra 225 blanche comme neige semble garder le troupeau. A ses côtés, une classieuse Chrysler Thunderbird expose ses lignes sensuelles au soleil. Après un rapide tour à 360°, je m'aventure davantage vers le fond où quelques voitures originales attirent mon attention. Notamment une Pontiac version Parisienne. Mais ce cheptel est férocement protégé par deux Pitbulls qui étaient jusqu'alors restés discrets. Mon manque d'observation m'a pétrifié quand les deux clébards se sont pointés à une dizaine de mètres de moi, toutes dents dehors. Heureusement, leur maître Terrence Jones était dans les parages. Et un sifflement bref m'a permis d'échapper à un retour express en France en plusieurs morceaux.

Pour le coup, je salue le carrossier d'une main fébrile, la goutte de sueur au front. « La prochaine fois, passe d'abord par l'atelier. Ça t'évitera de te faire déchiqueter », m'annonce sarcastiquement le boss avec un large sourire exposant ses nombreuses dents en or. Terrence évoque son parcours professionnel et m'invite à faire le tour du propriétaire, le temps que je reprenne mes esprits. « Je travaille ici depuis 17 ans. Après une formation de carrossier peintre puis de mécanicien, je me suis rapidement

Une quarantaine de voitures sont éparpillées sur le terrain, derrière le garage

USCLE CARS

Terrence Jones, de l'atelier Minor Dent Repair, focalise toute son attention sur les emblématiques Chevrolet et Oldsmobile des décennies 60 et 70. Mais le péché mignon de ce carrossier peintre du Tennessee se résume au modèle Cutlass dont il a possédé les plus beaux spécimens. Rencontre à Nashville, berceau de la country music, avec un féru de voitures survitaminées.

Texte et photos **Rodolphe Goupil**

Terrence Jones est carrossier peintre depuis 17 ans. Il s'occupe majoritairement d'américaines des années 70, avec une préférence plus marquée pour les Oldsmobile.

ATELIER MINOR DENT REPAIR [USA]

Le terrain de Terrence Jones est une sorte de paradis à ciel ouvert où les épaves côtoient des voitures restaurables.

Ce pick-up Chevrolet reprendra vite la route.

Une Pontiac Bonneville de 1976.

Pour cette Oldsmobile Cutlass, la remise en route est proche.

Une Pontiac Bonneville de 1976 accueille le client à l'entrée de l'atelier

mis à mon compte », m'explique Terrence dont l'équipe se compose de huit personnes qui s'activent intensément. Un grand nombre de voitures sont en instance de rafraîchissement dans l'atelier. Un joli pick-up bicolore Chevrolet Cheyenne Super 10 devra recevoir des soins attentionnés sur son compartiment arrière. Plus loin, c'est une Lincoln Sedan DeVille qui attend gentiment que l'on s'occupe de sa carrosserie, alors qu'une VW Coccinelle, toujours équipée de sa motorisation, ne servira désormais que de banque d'organes. Je remarque la présence de plusieurs Oldsmobile Cutlass en version muscle car des années 70. Ces modèles, qui ont été produits en série entre 1961 et 1988, étaient munis de mécaniques survitaminées logées dans une coque sportive. Les plus radicaux y ajoutent souvent des jantes surdimensionnées et chromées à l'excès. Une longue histoire d'amour lie Terrence à la marque Oldsmobile, et particulièrement à la version Cutlass.

A la fin des années 80, il s'offre l'un des trois modèles de référence, la Supreme de 1966, dont le moteur est affûté à outrance. Avec elle, il écumera les routes des USA et du Canada avant d'en acquérir une seconde, la Hurst Olds de 1968, qu'il prépare selon les standards de l'époque. 515 exemplaires furent assemblés sous deux styles différents de carrosserie. Comme il le précise avec un sourire non dissimulé : « Voilà plus de 20 ans que je me passionne pour cette marque. Je n'aime que ça et j'ai construit ma vie autour de cette mécanique. J'apprécie la plupart des modèles, mais je me suis orienté vers les variantes Cutlass. » Leur ligne sportive affiche une certaine élégance sans être trop agressive. « Tu ne peux pas t'imaginer les heures que j'ai pu passer à poncer ces autos », souligne Terrence en rentrant dans l'atelier. « C'est une sportive qui est faite pour la piste. J'ai couru en compétition, mais mon activité m'a laissé trop peu de temps pour poursuive librement ce sport coûteux. Du coup, dans le quartier, je me suis bâti une réputation. » L'autre activité de l'atelier s'oriente vers la restauration de populaires de la marque Chevrolet. « J'en rénove approximativement huit par an. »

Mais c'est pourtant une Pontiac Bonneville de 1976 qui accueille le client à l'entrée du garage où excellent les ponceurs. A ses côtés, l'équipe s'affaire autour d'une Continental de 1967 dans un beau jus d'origine. Personnellement, j'aurais conservé la patine bordeaux du véhicule. Mais le propriétaire en a décidé autrement.

Deux Chevrolet Monte Carlo de 1972 sont en chantier pour un collectionneur habitant dans l'Alabama. « Ma clientèle vient majoritairement du Tennessee, mais aussi du Kentucky », indique le carrossier qui poursuit la présentation de ses locaux pour le moins encombrés. Au fond de l'atelier, c'est un pick-up noir Chevrolet El Camino, très prisé dans ces contrées, qui vient d'être achevé. Une voiture que l'on rencontre rarement chez nous. C'est à partir de 1959, sur une base d'une berline traditionnelle dont l'arrière de la carrosserie a été transformé en pick-up, que cinq générations en ont été fabriquées jusqu'en 1987.

Prochainement, Terrence s'attaquera à la restauration d'un rêve de gosse : une Chevrolet Chevelle de 1972 en déclinaison convertible. « Mais avant, je dois terminer cette Monte Carlo qui mobilise mon énergie depuis déjà de longues semaines. » Terrence fait aussi un constat singulier sur une jeunesse américaine qui s'intéresse de plus en plus au monde de l'automobile classique. « Ce phénomène prend de l'ampleur », explique-t-il : « Chacun cherche à se distinguer du commun des rouleurs. Finalement, conduire une ancienne coûte moins cher que d'entretenir un véhicule récent gavé de boîtiers électroniques en tout genre. Pour peu que le gars soit un brin bricoleur, il peut être rapidement autonome, car ce n'est pas une mécanique complexe. D'abord, tu trouves de la pièce à foison, aussi bien d'origine qu'en refabrication et à bon prix. Et s'il est vraiment nul en mécanique, chez moi ou d'autres, il pourra être aidé. »

C'est pourquoi aujourd'hui, dans son atelier, il délègue et accorde beaucoup de son temps à ses apprentis pour qu'ils reçoivent la meilleure formation possible. « Ainsi, je peux davantage me consacrer à mes voitures personnelles, car ma passion pour l'ancienne est restée intacte. » ■

La Chevrolet Monte Carlo est en apprêt.

Une autre Oldsmobile Cutlass, mais en version muscle car cette fois-ci.

L'atelier de Terrence regorge de trésors multiples. L'équipe a du travail à profusion pour les années à venir.

SEAT FAMILLE SANCHEZ [ESPAGNE]

A l'image de ces deux exemplaires de 850, la plupart des voitures récupérées par les Sanchez ont été restaurées.

La collection de Seat de la famille Sanchez a débuté en 1997. De gauche à droite : Jaume et son frère Manuel. Derrière, Ruben, le fils de Jaume.

Jaume, Manuel et Ruben Sanchez sont catalans et grands collectionneurs de Seat. Leur pactole familial compte 36 icônes restaurées issues des chaînes de montage de l'emblématique marque ibérique. D'autres, populaires ou modèles uniques, sont en processus de reconstruction. Chaque fin de semaine, les deux frères, le neveu et leurs potes s'expatrient aux quatre coins du pays en quête de pièces pour achever les nombreux projets en cours. Découverte de leurs trésors dans le quartier d'El Raval.

Texte et photos **Rodolphe Goupil**

Pèlerinage EN "SEATIE"

La première et plus ancienne voiture de la famille n'est pas une Seat, mais une Fiat 1400 Cabriolet de 1953

Ce modèle Seat 1500 de 1965 animé par un moteur à 4 cylindres évoque un peu notre Peugeot 404 carrossée par Pininfarina.

Comment aurais-je pu soupçonner qu'à cinq minutes de l'endroit où l'on me taillait mes rouflaquettes se trouvait la plus importante collection Seat du pays ? Ma rencontre avec la famille Sanchez s'est faite par l'intermédiaire du barbier Vincenç Moreto, dont le salon est situé dans la rue piétonne Joaquin Costa de Barcelone. Entre deux coups de ciseaux et en discutant avec le patron, je finis par obtenir le numéro de téléphone du neveu Ruben qui a ses habitudes chez ce coiffeur vintage. Le rendez-vous est improvisé deux heures plus tard en compagnie de son père Manuel et du frère de ce dernier, Jaume. Oui, cette collection est bien un projet familial au long cours.

Leur patrimoine automobile est logé dans un sous-sol au plafond bas éclairé par des néons blafards et se situe sur deux niveaux. La première et plus ancienne voiture de la famille n'est pas une Seat, mais une Fiat 1400 Cabriolet de 1953 (fabriquée en 1952) dont la reconstruction a nécessité onze ans de travail. Rappelons que la marque Seat, qui fut créée le 9 mai 1950, produira d'abord des Fiat sous licence, presque similaires aux italiennes mais déclinées de façon originale pour le marché espagnol. Ainsi, des versions deux ou trois portes assemblées en Italie pouvaient-elles se retrouver avec quatre ou cinq portes en Espagne. « Notre projet a débuté en 1997, avec l'acquisition d'une Seat 600 E décapotable de 1971, sans savoir que nous mettions le doigt dans un engrenage infernal », se souvient Jaume avec un large sourire. Depuis, ce sont 36 véhicules qui composent leur collection. Manuel poursuit : « Notre passion provient de l'enfance, lorsque nous roulions à bord de la Seat de notre père. C'est ce qui nous a donné envie, ce qui a allumé la flamme. » Les Sanchez débutent la visite avec la Seat 133, singulière avec son poste de conduite à droite. Logique puisque cette production était vouée au marché anglais. Pourtant, celle-ci n'a jamais quitté le territoire pour se cantonner aux ruelles de Barcelone entre la main d'une personne handicapée du bras droit. « Pour le moment, elle subit une réfection en profondeur de son système de freinage », précise Ruben qui me conduit vers le modèle 1400 1re série de 1954 bicolore vert à toit noir. « Cette voiture a été récupérée dans les faubourgs de la ville, inondée jusqu'au phare. Elle était dans un

état pitoyable », confesse Jaume. S'ensuivent deux autres Seat 1400. D'abord une 1re série de 1953 noire reconnaissable à sa sellerie verte, ainsi qu'un modèle B Spécial de 1958 agrémenté d'un phare antibrouillard central sur la calandre, à la façon des Tatra tchèques. Ces deux autos sont dans une condition irréprochable. La Seat 1400 C Caicoya est un coupé blanc décapotable. Ce véhicule unique dont la carrosserie a été réalisée par l'illustre Herrero est doté d'un moteur 4 cylindres alimenté par un carburateur Solex.
Plus loin, une décapotable rouge de 1959 me fait de l'œil. Le cabriolet 1400 est resplendissant. Sur son capot, deux excroissances surlignées par un entourage chromé permettent un refroidissement optimal de la mécanique. Deux demi-pare-chocs avant protègent les volumineux antibrouillards. Pneumatiques à flancs blancs et calandre d'inspiration italienne sont des atouts majeurs dans la plus pure tradition des fifties. Equipé de son poste radio d'origine, ce modèle a été carrossé par Pedro Serra. Le talentueux artisan a fait ses classes dans l'atelier du paternel avant de réaliser sa première œuvre sur l'Amilcar 1927 d'un ami. Les années 50 et 60 constituèrent sa période maximale de créativité puisqu'il conceptualisa 350 carrosseries chez Armstrong Siddeley, Bugatti, Hispano-Suiza, Lancia, Rolls-Royce, Pegaso puis Seat. Il assoira définitivement sa réputation pour le siècle à venir en carrossant la Pegaso Z-102 Spider Serra série 1 (SS1) présentée au Salon de l'automobile de Paris en 1955.

Une 127 Fura Crono de 1981 est stationnée à côté d'une 850 de 1969 bicolore orange et noir

Les Sanchez se rassemblent pour me présenter les deux modèles les plus emblématiques incarnés par une 800 et une 600 1re série de 1957 ayant appartenu à Silvio del Arco en personne. « Cet homme fut probablement l'un des personnages les plus importants de l'histoire industrielle du pays au XXe siècle. Notamment en nationalisant la production de la Seat 600 et en intégrant l'utilisation de la robotique », précise Jaume. « Je fais partie de ces personnes qui pensent que les choses qui nous arrivent dans la vie sont le fruit de nos propres désirs, de nos pensées. Ce principe est basé sur la physique quantique. De telle manière que nous finissons par matérialiser ce que notre esprit révèle. » Je médite un instant ses propos en marchant en direction du second sous-sol, aussi peu lumineux que le premier.

Garée face à la rampe du parking, la Seat 1500 de 1965 ressemble un peu à la Peugeot 404. A côté, une sportive 127 Fura Crono de 1981 est stationnée près d'une 850 de 1969 bicolore orange et noir. Seule sa peinture a été refaite puisque la mécanique est complètement d'origine et dans un bon état de fonctionnement. Le modèle 124 de 1979 se distingue par sa couleur, systématiquement rouge. 829 voitures sont sorties ainsi des chaînes de montage.
Une motorisation à double arbre à came de 95 ch équipe la Seat 1430. Ce 1 600 cm^3 a été conçu entre 1968 et 1972. Il s'agit probablement du véhicule qui se rapproche le plus de la Renault Gordini. C'est lui qui était entre les mains des pilotes de rallye et de courses de côte. « Cette auto est reconnaissable entre toute car elle a une sonorité unique », explique Jaume qui s'empresse de la mettre en route pour que nos oreilles apprécient le concerto. Pourtant, c'est la Seat 124 qui a brillé au Rallye de Montecarlo en 1977, remportant les troisième et quatrième places.
J'aurais fortement aimé faire un tour à bord d'un de ces petits bijoux, comme à l'accoutumée, mais le climat est trop désastreux. Il valait mieux achever l'interview de ces trois passionnés dans leur bureau central où une tout aussi impressionnante collection de miniatures Seat, ça va de soi, est exposée en vitrine. Quand le virus vous chope, il est bien difficile de s'en défaire. ■

Cette Seat 1400 B Spéciale de 1958 est reconnaissable à son phare antibrouillard central évoquant celui de la Tatra tchèque.

La Seat 1430 jaune pâle a été produite entre 1968 et 1972.

De gauche à droite : la Seat 600 et sa consœur la 800. Probablement les modèles les plus populaires et les plus proches de la célèbre Fiat 600.

Cette 1400 1re série de 1954 a été récupérée inondée jusqu'au phare. Elle a, depuis, retrouvé son éclat d'antan.

La Seat 600 E en version découvrable de 1971 a été personnalisée au goût de la famille.

CONTACT
COLECCION SEAT BARCELONA,
T. : (0034) 606995147,
www.seatenrodaje.com

La Seat 1400 Caicoya décapotable de 1963 habillée de sa carrosserie Herrero est un modèle unique, extrêmement recherché par les collectionneurs de Seat.

Seule la peinture de la Seat 850 de 1969 a été refaite. Sa mécanique est d'origine. A côté, le modèle 127 Fura Crono de 1981 est équipé d'un moteur sportif 1430.

LES ÉCHOS DE L'ATELIER

En voyant la dernière publicité pour la nouvelle C4 Cactus, quel amateur Citroën n'a pas sursauté à l'évocation de ses suspensions "à butées hydrauliques progressives" ? Avouons que nous aussi avons été parcourus par un petit frisson. En effet, il y a quelques mois seulement, PSA annonçait l'abandon définitif de la fabuleuse suspension hydropneumatique Citroën pourtant encensée par des générations de conducteurs et d'essayeurs. Cette suspension était jugée trop complexe (notons qu'il leur aura fallu 60 ans pour s'en apercevoir), mais surtout, et c'est là la principale raison de sa disparition, trop chère à fabriquer. Aujourd'hui, il faut produire vite, simple, pas cher, jetable... Tout l'inverse du concept hydropneumatique, sophistiqué, il est vrai coûteux à produire mais quasiment indestructible puisqu'entièrement reconstructible.

Alors, le groupe était-il revenu sur sa décision, ou nous prenait-il juste pour des "gogos" ? Nous nous sommes donc empressés de trouver des infos sur cette suspension révolutionnaire qui permet de traverser la ville sans renverser une seule goutte du café contenu dans un mug "oublié" sur le toit de l'auto. Mug à ventouse, bien sûr, puisqu'à aucun moment, il ne glisse du pavillon... en verre !

Première constatation : le concept n'est pas nouveau. Il est même courant en rallye et déjà utilisé sur les versions (très) sportives des Renault Clio et Mégane. Mais de quoi s'agit-il exactement ? Pour faire simple, les butées élastiques des amortisseurs, généralement en caoutchouc ou polyuréthane, sont remplacées par des petits systèmes hydrauliques qui permettent non seulement de contrôler la toute fin de compression des amortisseurs (la butée), mais surtout de parfaitement gérer la détente qui suit. Sans eux, les bolides de WRC seraient juste incontrôlables lorsqu'ils atterrissent violemment après un saut de plusieurs mètres.

Là où Citroën innove, c'est en employant ce système pour améliorer le confort et non plus à des fins de stabilité à hautes vitesses. "Mais dans la pub, le C4 Cactus roule à basse vitesse", nous direz-vous. Bien sûr, et c'est justement là que Citroën tire avantage du concept : puisque les butées sont parfaitement gérées, il est possible de travailler avec des suspensions beaucoup plus souples, plus moelleuses : l'effet "tapis volant" vanté par la marque. Vous voyez où l'on veut en venir. Ne rêvons pas, cela n'a rien à voir avec une suspension hydropneumatique (n'essayez pas d'enquiller un ralentisseur à 50 km/h, comme avec une "vraie" Hydractive), mais le progrès semble réel et le but recherché atteint : un confort plus "moelleux". Ne restait alors plus aux communicants qu'à se référer à l'histoire de Citroën, en jouant sur la "fibre hydraulique" qui parle aux amoureux de la marque comme au grand public. Force est de reconnaître que c'est malin. Bonne lecture. ■

Stéphane Guitard et Philippe Sauvat

DÉMONTAGE ENVIRONNEMENT MOTEUR [2]

Second (et dernier) épisode de la mise à nue de l'environnement moteur de notre Fulvia. Après avoir soigneusement ôté la câblerie et démonté tout ce qui concernait le freinage, nous allons terminer par la partie électrique et les derniers équipements. Après nous, il n'y aura plus rien à gratter !

Texte **Stéphane Guitard** et **Philippe Sauvat** - Photos **Stéphane Guitard**

8 DÉMONTAGE DU FAISCEAU AV

1 On commence par défaire la connexion d'alimentation du bloc longue portée.

2 Puis celle du bloc de feux code/phare.

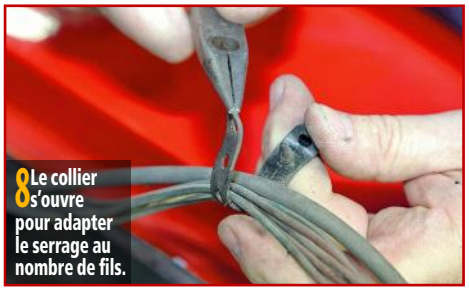
3 Ces deux cosses sont très différentes : à gauche la longue portée, à droite les feux code/phare. Aucun risque de les confondre au remontage.

4 On s'occupe ensuite de celle du répétiteur de clignotant.

5 Le faisceau est maintenu par des colliers plastique eux-mêmes fixés à la carrosserie par de petits ergots. On va donc les faire sauter en s'aidant d'une pince à bec plat...

6 ... puis d'un petit tournevis plat si, comme ici (ils ont été repeints avec le reste de la caisse), ça ne veut pas sortir.

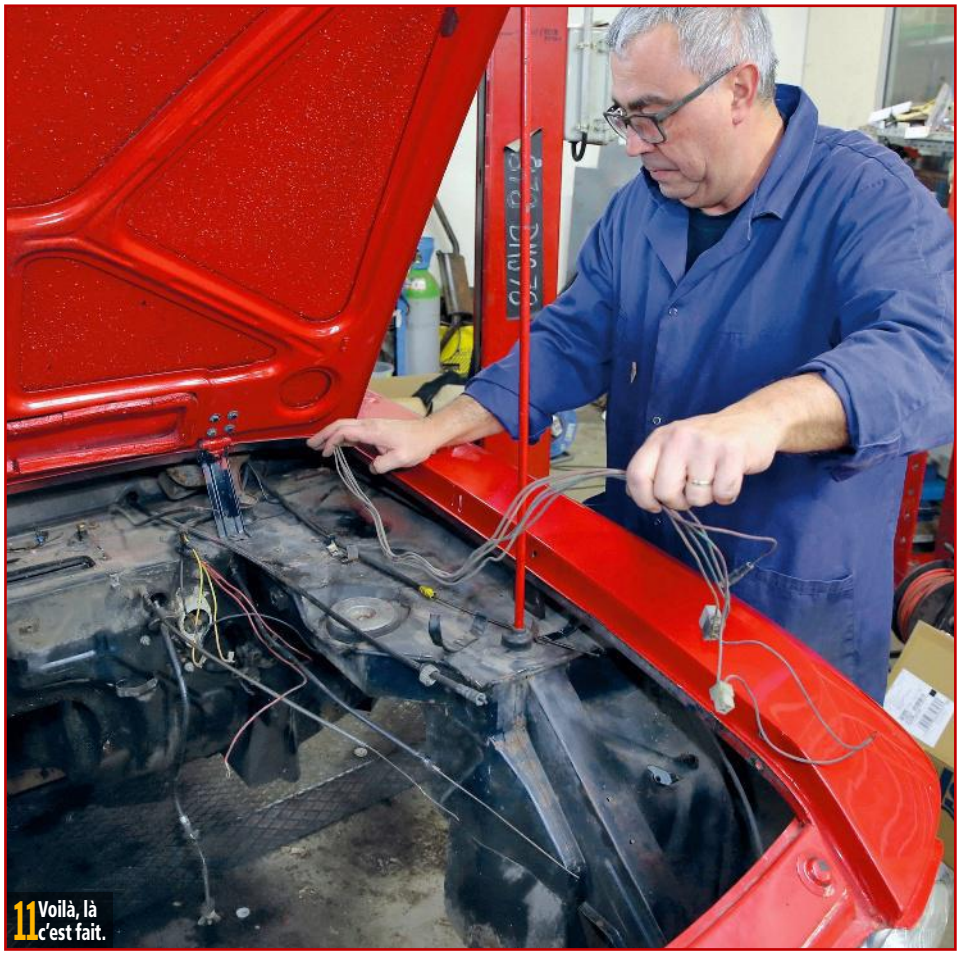
7 Voilà à quoi cela ressemble.



8 Le collier s'ouvre pour adapter le serrage au nombre de fils.

9 Il y en trois par côté. Amusez-vous !

10 On fait glisser le faisceau vers l'arrière (une patte de maintien située au centre de l'aile empêche de le sortir directement).



11 Voilà, là c'est fait.

12 On s'attaque maintenant au fil de masse. Un coup de dégrippant...

13 On nettoie avec une brosse métallique.

14 Et on desserre à l'aide d'une clé de 10.

15 On récupère le fil de masse et on libère en même temps le faisceau AVD.

16 Même opération qu'à gauche : on défait les cosses des optiques et du clignotant.

17 On tire le faisceau vers l'arrière. On voit qu'il reste encore pas mal de fils de ce côté-là.

18 On débranche ensuite le fil d'alimentation situé sur la cosse + de la batterie.

19 On le sépare du câble de la batterie.

20 On passe ensuite au régulateur de tension.

21 On démonte la masse de l'antiparasite.

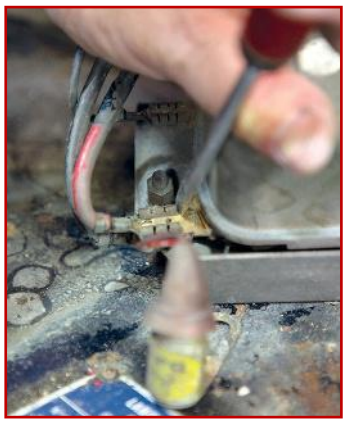
22 Puis la masse du régulateur. Celle-ci a besoin d'aller chercher la tôle, et le régulateur étant posé sur la peinture, c'est la vis de fixation de ce dernier qui va le lui permettre.

23 Il va maintenant falloir déconnecter toutes les cosses. Cette vue permet de bien les repérer.

24 On commence par la droite, celle avec le petit fil noir.

25 Puis les deux avec les gros fils rouges.

26 Histoire de se simplifier la vie au remontage, on attache ensemble les cosses situées à droite du régulateur. Si vous avez tout suivi, il y en a trois.


27 On passe sur la gauche. D'abord celle avec le fil rouge.

28 Elle libère le + de l'antparasite.

29 On accède à une cosse vissée...

30 ... que l'on démonte immédiatement.

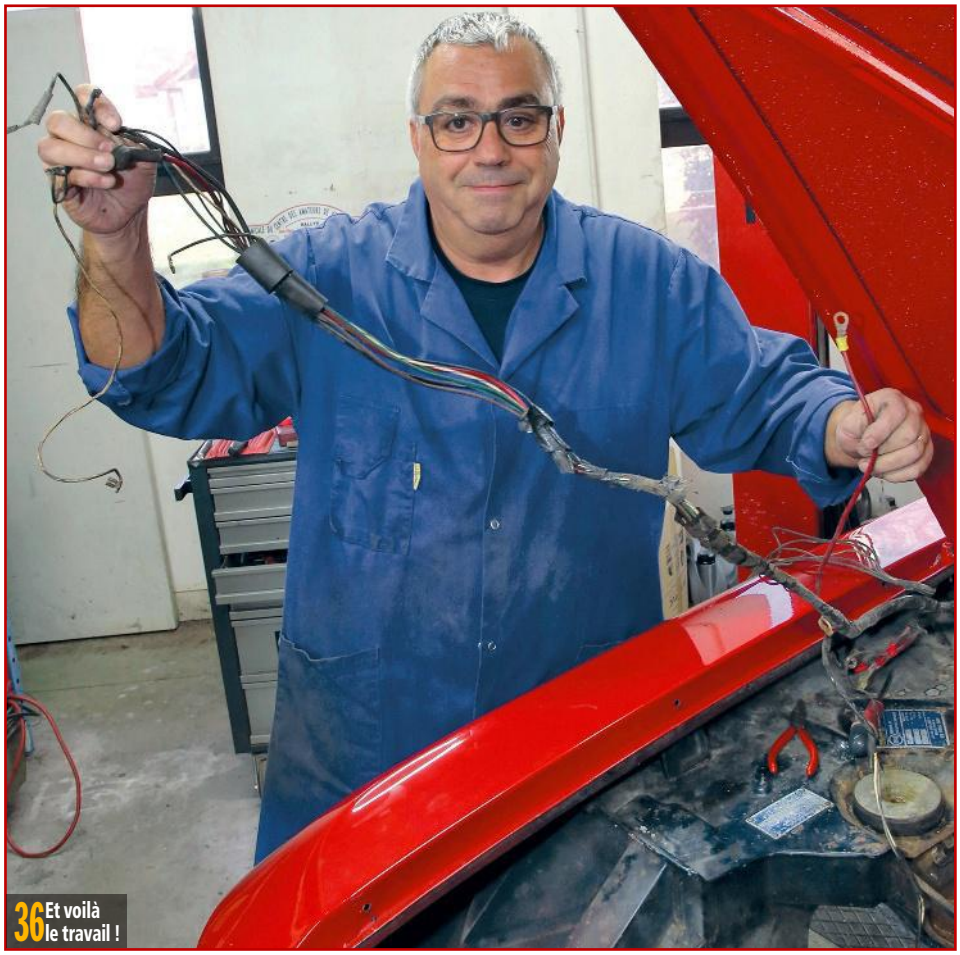
31 On récupère la petite vis et sa rondelle. On les garde à portée de main.

32 On défait la dernière cosse côté gauche.

33 Le régulateur étant libéré, on remet en place la petite vis et la rondelle qu'on avait conservées. De cette façon, on ne les perdra pas.

34 Comme pour le côté droit, on attache les cosses ensemble.

35 Il ne reste plus qu'à sortir le faisceau AVG en le faisant passer derrière la patte du capot.

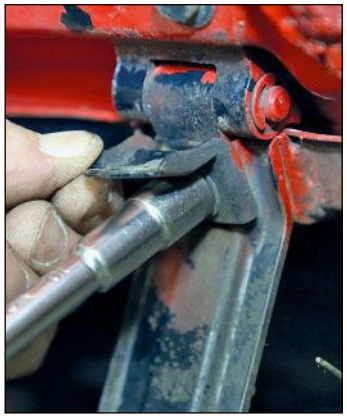

36 Et voilà le travail !

9 DÉMONTAGE DU CONTACTEUR D'ÉCLAIRAGE MOTEUR

1 Comme beaucoup d'italiennes de cette époque, la Fulvia a droit à un éclairage du compartiment moteur. A l'aide d'une clé à pipe de 14, on débloque l'écrou qui maintient le contacteur.

2 On finit de dévisser à la main.

3 On récupère le contacteur et sa rondelle.



4 On en profite pour démonter la petite équerre qui sert de support au contacteur.

5 On la récupère avec sa vis et sa rondelle.

10 DÉMONTAGE DES PLAQUES D'IDENTIFICATION

1 Rien à voir, mais comme ils sont encore là et situés sur le dessus des ailes, on ôte les silentblocs supérieurs de maintien de l'unit avant.

2 Les deux sont dans un très bon état.

3 A l'aide d'un petit tournevis cruciforme, on démonte les vis de la plaque constructeur.

4 On la sépare soigneusement de la carrosserie en passant une lame de cutter en dessous.

5 On fait de même avec la plaque d'importation.

6 Là aussi, la lame de cutter est d'une grande utilité pour la décoller.

11 DÉMONTAGE DU MOTEUR D'ESSUIE-GLACES

1 Il faut tout d'abord démonter les bras d'essuie-glaces. A l'aide d'une clé de 13, on dévisse l'écrou qui les maintient sur leurs axes respectifs.

2 On récupère l'écrou.

3 On enlève le bras en tirant dessus. S'il ne vient pas, on peut le décoller en passant un tournevis plat (assez large) entre lui et son support. Dans tous les cas, il faut veiller à maintenir la partie sur l'axe le plus à plat possible. Si elle est de travers, le filetage bloque et ça ne sort pas.

4 Ici, pas de problème !

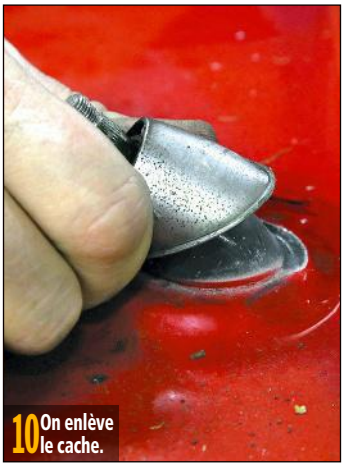
5 On passe un coup de brosse métallique sur le support.

6 Après avoir préalablement mis un coup de dégrippant, on desserre l'écrou de blocage avec une clé de 19.

7 On retire l'écrou.

8 A l'aide d'un tournevis plat, on décolle la coupelle du joint.

9 Puis on récupère cette coupelle.



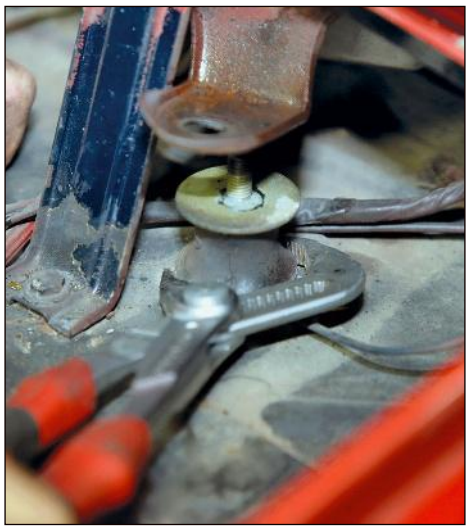
10 On enlève le cache.

11 Toujours avec un tournevis plat assez large, on sort le joint.

12 En général, il faudra le remplacer.

13 Dans le compartiment moteur, on va maintenant démonter les supports du moteur d'essuie-glaces avec une clé de 13.

14 On soulève le moteur afin d'avoir accès aux silentblocs.



15 A l'aide d'une pince multiprise, on ôte les silentblocs. Allez-y délicatement, le jeu n'est pas de les massacrer mais de pouvoir les réutiliser si, comme celui-ci, ils sont propres.

16 Une masse était cachée sous le silentbloc côté conducteur.

17 En tirant un peu, on identifie un fil bleu.

18 Le moteur est prêt à être sorti...

19 ... mais les équerres de renfort de charnières du capot moteur gênent. Nous allons donc en démonter au moins une.

20 Il n'y a que deux écrous à dévisser.

21 On déconnecte l'alimentation du moteur.

22 Et on le retire.

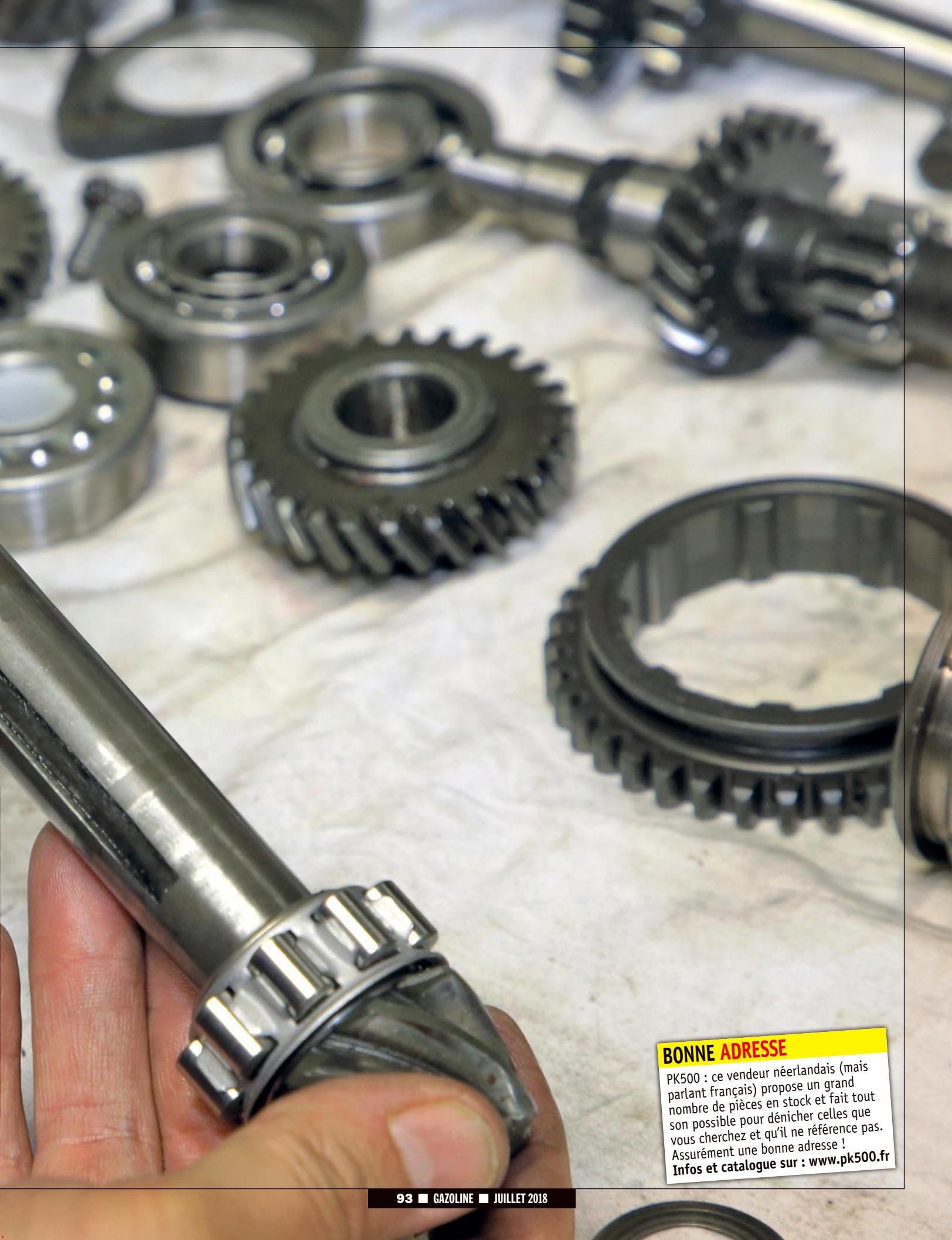
23 Il ne reste plus qu'à remettre l'équerre de renfort.

[A suivre]

REMONTAGE DE LA BOÎTE DE VITESSES [1]

En principe, le remontage de la boîte nécessite un outillage spécifique pour déterminer avec précision le jeu de fonctionnement. Vu que nous ne l'avons pas, nous allons vous expliquer comment vous en passer. Vous allez le constater, la phase de préparation est essentielle.

Texte **Stéphane Guitard et Philippe Sauvat** - Photos **Stéphane Guitard**



BONNE ADRESSE

PK500 : ce vendeur néerlandais (mais parlant français) propose un grand nombre de pièces en stock et fait tout son possible pour dénicher celles que vous cherchez et qu'il ne référence pas. Assurément une bonne adresse !
Infos et catalogue sur : www.pk500.fr

1 PRÉPARATION DU CARTER DE BOÎTE

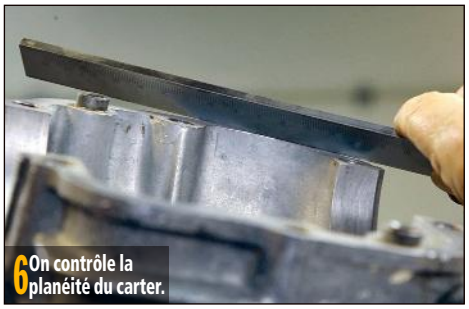
1 On commencera par les parties en contact avec les roulements. On le voit, les portées sont marquées et les arêtes comportent quelques bavures. Autant de petits défauts qu'il va falloir éliminer le plus possible.

2 On frotte avec un tampon abrasif.

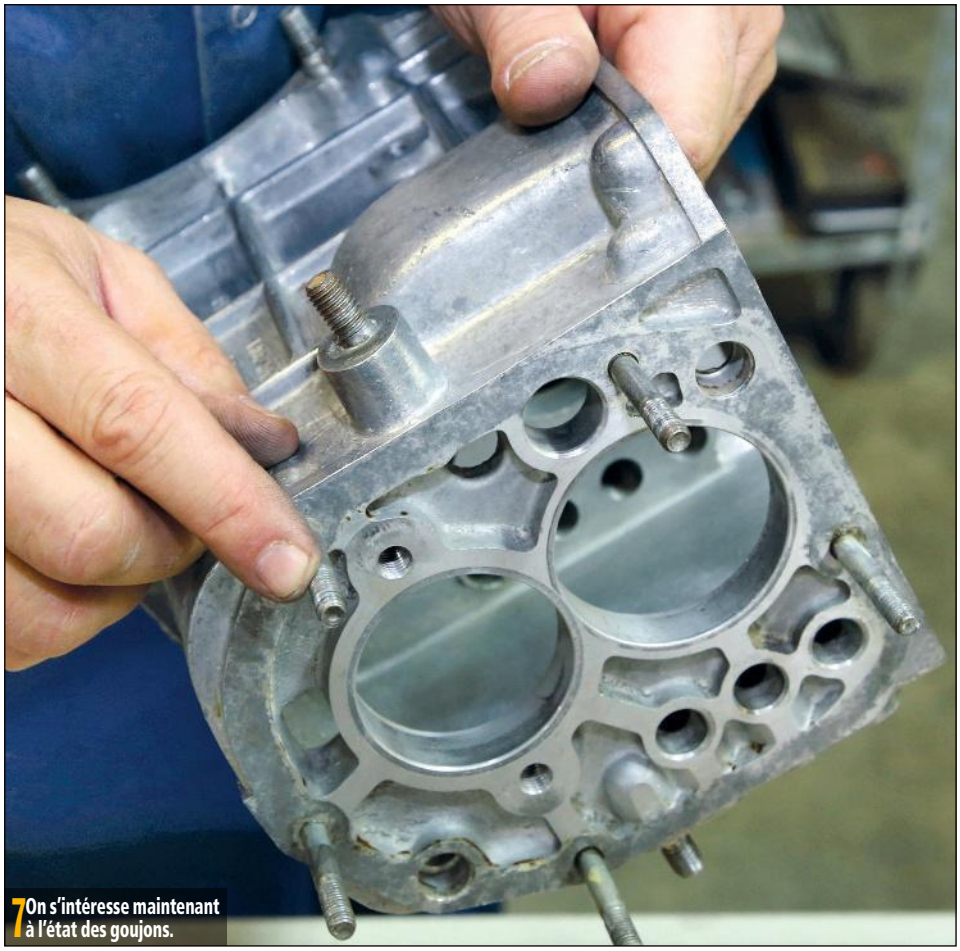
3 On se rend compte, au brillant sur la portée du roulement, que l'opération est assez aisée.

4 On remarque toutefois qu'il reste des marques plus profondes à la jointure avec le carter d'embrayage. On peut soupçonner un ajustage imparfait qui implique une pression plus forte du roulement à cet endroit.

5 Toujours avec le tampon abrasif, on nettoie le plan de joint.



6 On contrôle la planéité du carter.



7 On s'intéresse maintenant à l'état des goujons.

8 On vérifie leur filetage en vissant un écrou dessus.

9 Si certains goujons sont tordus, il faudra les redresser ou les changer.

10 Pour le démonter, on visse un écrou, puis un second qui servira de contre-écrou.

11 On dévisse le goujon.

12 On le récupère avec ses deux écrous.

13 Une fois le goujon dans l'étau, on recouvre l'écrou supérieur avec une clé à pipe.

14 On tape modérément sur la clé à pipe en contrôlant que le goujon se redresse.

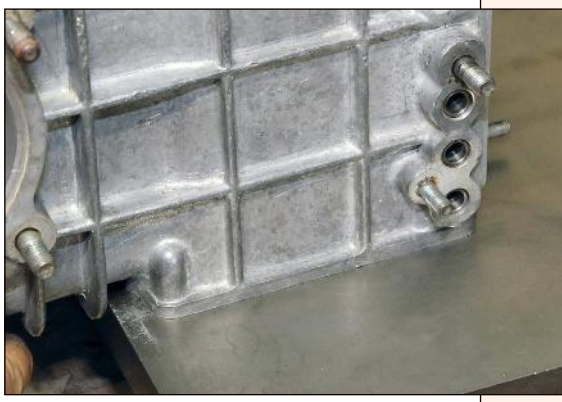
15 Remis en place, on constate l'amélioration.

16 On vérifie l'état du chanfrein et la portée du carter de roulement d'arbre de transmission.

17 A l'aide d'un réglet, on inspecte le plan de joint côté couvercle de boîte.

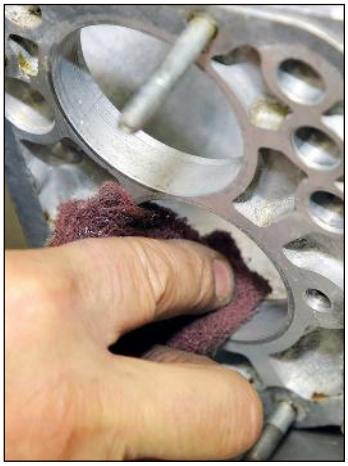
18 L'état ne nous paraissant pas nickel, nous complétons le contrôle sur le marbre. On remarque distinctement que le contact entre carter et marbre n'est pas régulier. Il y a un espace.

19 Sur une feuille abrasive à grain très fin, on décrit délicatement des 8 avec le carter en veillant à toujours le garder bien à plat, en appui.



20 Nouveau contrôle : l'espace entre le carter et le marbre a totalement disparu. Les petites aspérités qui gênaient ont donc été éliminées.

21 On passe maintenant aux zones de contacts des roulements d'arbres de boîte. On voit nettement que le carter est un peu marqué.

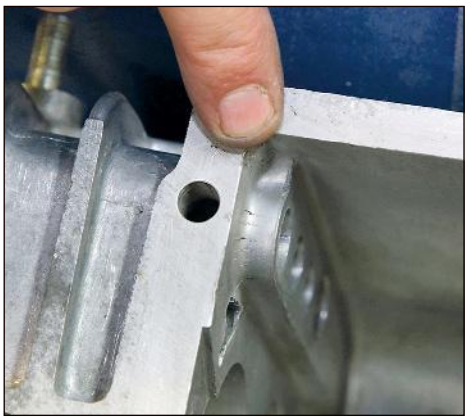


22 Un coup de tampon abrasif magique et il n'y paraîtra plus.

23 Même chose côté embrayage.

24 Et voilà, c'est tout beau !

25 On finit par le contrôle des orifices de billes de verrouillage côté sélecteur.



26 Et celui des bonshommes de verrouillage des coulisseaux à l'autre extrémité.

2 PRÉPARATION DU COUVERCLE AVANT

1 A l'image de ce que l'on a effectué sur le carter de boîte, on nettoie soigneusement le plan de joint.

2 On vérifie l'état du canal dans lequel coulissera le pignon de compteur.

3 On vient introduire le sélecteur.

4 On le fait coulisser et tourner pour contrôler que rien ne gratte et pour "roder" un peu le joint torique s'il est neuf.

5 On constate que l'empreinte sur laquelle vient appuyer le roulement d'arbre secondaire est assez marquée. Ce n'est pas préjudiciable, car cette usure est assez régulière.

3 PRÉPARATION DU CARTER D'EMBRAYAGE

1 Comme le reste, nettoyage au tampon abrasif des plans de joint.

2 Inspection de la partie en contact avec le carter de boîte sur le marbre. Ici, c'est parfait, rien à toucher !

3 On contrôle les bagues de la commande d'embrayage.

4 On vérifie également que cette dernière n'est pas bridée dans ses déplacements.

5 La bague extérieure ne semble pas très usée.

6 On apprécie le jeu latéral. Ici, il est très correct.

7 Parce qu'elle comporte peu de matière, la partie supérieure du carter, là où prendra place le démarreur, est à surveiller. Traquez notamment les moindres fissures. Ici, elle semble en bon état.

8 Sur la face intérieure, on note que le plan de joint est un peu déformé. Ça n'est pas dramatique car on est côté carter moteur, donc il n'y a pas d'huile.

9 Les orifices par lesquels passent les goujons de serrage sont à examiner également. On voit que certains sont remplis de saletés.

10 Un petit coup de goupillon pour ôter tout ça, et le remontage n'en sera que plus facile.

11 C'est mieux comme ça, non ?

4 REMONTAGE DU GUIDE DE BUTÉE

1 Pour éviter la corrosion et ne pas blesser le joint torique au montage, on huile la partie à insérer dans le carter.

2 On met en place le guide de butée.

3 Le joint étant neuf et la pièce une refabrication sans doute un peu moins rigoureuse qu'à l'origine, il faut taper pour que cela rentre à fond. On le fait délicatement, avec un chasse de taille adaptée.

4 On place la vis et sa rondelle.

5 Et on serre.

5 PRÉPARATION DE L'ARBRE DE RENVOI

1 Le roulement et les cales de réglages étaient restés sur l'arbre. On va commencer par les déposer.

2 Le roulement étant désuni, on retire la partie extérieure.

3 Pour la portée intérieure, il va falloir utiliser un chasse.

4 Ça sort sans peine.

5 On l'enlève.

6 En haut le vieux roulement, en bas le nouveau. Ce qui saute aux yeux, c'est l'absence de tout rebord sur la bande de roulement extérieure de ce dernier. On se demande comment il va rester en place.

Comme expliqué en introduction, nous ne disposons pas des outils permettant de prédéterminer le jeu de fonctionnement entre l'arbre de renvoi et le différentiel. Nous allons donc partir du postulat que ce qui était en place fonctionnait et que l'épaisseur totale des cages de réglage était parfaite.
Dès lors, il s'agit de calculer l'épaisseur totale des deux roulements soutenant l'arbre de renvoi et de la comparer à celle des anciens roulements. La différence entre les deux valeurs devra être compensée en ajoutant ou en enlevant des cales.

7 L'ancien roulement côté différentiel (que nous venons de retirer) étant en pièces, nous gardons les parties en appui pour déterminer son épaisseur.

8 Plusieurs mesures au pied à coulisse digital nous donnent 17,95 mm.

9 Comparons avec le même élément du nouveau roulement. Nous obtenons 17,98 mm, soit 3 centièmes d'épaisseur en plus.

10 Les roulements d'arbre de renvoi côté sélecteur de vitesse. A gauche l'ancien, à droite le nouveau.

11 Débarrassé de sa cage extérieure, on mesure l'ancien roulement : il fait 20,47 mm.

12 Et le nouveau : 20,51 mm, soit 4 centièmes d'épaisseur en plus.

Nous avons donc : Anciens roulements : 17,95 + 20,47 = 38,42 mm. Nouveaux roulements : 17,98 + 20,51 = 38,49 mm. Le nouvel ensemble de roulements est donc 0,07 mm plus épais que l'ancien. C'est ce qu'il va falloir gagner sur les cales pour retrouver la valeur de jeu d'origine de notre boîte.

13 Nous avions trois cales pour une épaisseur totale de 0,76 mm.

14 On mesure les cales. La plus fine fait 0,07 mm, soit exactement l'épaisseur à gagner. Si ce n'est pas de la chance !

15 On retire donc cette cale et conservons les deux plus épaisses que nous remettrons sur l'arbre de remontage.

16 On nettoie soigneusement les cales que nous gardons.

17 Il ne reste plus qu'à mettre le nouveau roulement en place sur l'arbre de renvoi.

18 L'arbre a un épaulement. Il faut donc monter le roulement à la presse.

19 On place l'ensemble sur la presse.

20 On intercale un tube de diamètre adapté.

21 Et on presse !

22 Il ne reste plus qu'à glisser nos deux cales de réglage pour que notre arbre de renvoi soit lui aussi prêt à être monté.

[A suivre]

La face avant est corrodée. Même si ça reste rattrapable, Jean-Baptiste préfère monter un élément neuf. Pour enlever l'étain qui dissimule les jonctions entre les éléments, Olivier utilise un chalumeau.

L'ADRESSE
Olimet Collection,
8 rue de la Mairie,
18370 Préveranges,
T. 06 26 86 71 07,
http://olimetcollection.fr,
Facebook : Olimet Collection.

CHIRURGIE FACIALE

Belle de loin, voire de très loin, cette microcar en tenue de sport cachait une sacrée misère sous des kilos de mastic. Heureusement, Docteur Oliveur a décidé de lui refaire une beauté…

Texte **Hugues Chaussin** - Photos **Olivier Leymet**

DÉVOILER LA FACE

Sitôt le châssis terminé, Jean-Baptiste l'a équipé des divers éléments mécaniques afin d'effectuer un petit tour du pâté de maisons. Remarquez le siège "paquet" ! Disposée à même le sol, la caisse à refaire s'accompagne de quelques éléments de tôlerie neufs.

Lorsqu'il a entrepris de restaurer la carrosserie de cette toute petite voiture, Olivier savait où il allait. En l'occurrence, lors d'un examen minutieux de la caisse qu'il avait effectué à la demande de Jean-Baptiste – le propriétaire de la "Goggo" –, le carrossier de Préveranges avait découvert les traces d'une réparation antérieure pour le moins cocasse. Il nous explique : « D'ordinaire, ces autos possèdent une carrosserie rapportée sur une plate-forme indépendante, un peu comme les Cox. L'ensemble étant très pourri et sans doute compliqué à refaire par rapport à ses compétences, le précédent tôlier a eu l'idée saugrenue de souder la caisse sur les soubassements. De cette façon, il a fait disparaître les problèmes de rigidité malgré la plate-forme corrodée et, après quelques kilos de mastic et de nombreux coups de spatule, il est parvenu à rendre à cette auto un semblant d'allure. » Jean-Baptiste ne s'y est pas trompé. Lorsqu'il a croisé le regard de cette merveille, il s'est laissé séduire, tout en sachant qu'il faudrait une sacrée dose de courage et d'abnégation avant d'obtenir un beau résultat. Avec l'auto, le vendeur fournissait une deuxième plate-forme ainsi que des éléments de tôlerie neufs, l'ensemble devant faciliter la future reconstruction à l'origine... Comme il nous l'a précédemment expliqué dans le *Gazo* n° 254, Olivier a tout d'abord désolidarisé la caisse des soubassements, après quoi il a restauré la deuxième plate-forme en prévision de la suite des opérations. Cette suite, la voici. Il attaque désormais la réparation de la caisse d'origine, une carrosserie qui n'a pas été restaurée mais juste replâtrée par le passé. Olivier va dont trancher dans le lard et opérer de nombreuses greffes de tôles saines afin de faire les choses comme il se doit. Suivons-le dans ce maxi mini-chantier. ■

Situation renversante quand Olivier dispose la caisse sur le côté afin de finir de retirer les morceaux d'ancien châssis encore solidaires de la carrosserie. On devine la différence entre le haut, déjà découpé, et le bas, brut.

Ça y est ! La caisse est débarrassée des anciens morceaux de châssis que l'on retrouve au premier plan avec des bouts d'étain et de vieux mastic.

La Goggo est prête à décoller pour de nouvelles aventures !

Découpe et dépointage de l'ancienne face avant.

Ajustage, pointage puis soudure de l'élément neuf acheté sur goggomobil.com.

De l'intérieur, on procède à l'ajustage et à la soudure de la traverse AV, laquelle fait office de renfort pour la caisse et de pare-chocs. En prime, cette pièce permet de boulonner l'avant sur le châssis. Il s'agit donc d'un élément structurel, lui aussi vendu neuf.

Pose à blanc de la caisse sur le châssis. Maintenant, tout le travail de tôlerie se fera sur ce dernier dans la mesure où la caisse le recouvre totalement, ainsi que les passages de roues. Olivier se sert des fixations de la traverse avant pour régler la position de la caisse par rapport au châssis.

Olivier peut ensuite brandir sa disqueuse et découper, puis déposer l'ancien bas de caisse. Ou plutôt ce qu'il en restait !

Posé à blanc, le bas de caisse refabriqué en tôle galvanisée ne sera soudé qu'une fois la caisse définitivement alignée et les jours impeccablement réglés. En effet, si l'élément est mal soudé sur la carrosserie, les alignements seront foireux.

Le bas de caisse neuf est provisoirement boulonné sur le châssis. Les montants seront ensuite ajustés et pointés sur celui-ci. Toute reconstruction de qualité requiert de la méthode, beaucoup de soin et une patience infinie.

LUI DONNER DES AILES

Sous une épaisse couche de mastic "allemand", Olivier découvre le spectacle désolant d'une réparation antérieure.

Sur le coin avant droit, l'épaisseur de mastic atteint même un bon centimètre !

Place maintenant à la découpe de l'aile avant droite. Olivier en profite pour refaire le bas du montant de porte qui était pourri. Déjà formé, le passage de roue intérieur est posé à blanc avant d'être soudé sur l'aile. Il viendra ensuite se boulonner sur le passage de roue du châssis. Une fois encore, les ajustages sont primordiaux.

L'élément manquant est formé à la main, puis soudé au point de chaînette.

Le moment est venu de procéder à la soudure par points de la face avant sur l'aile et le coin de l'aile. Dans un second temps, Olivier percera l'emplacement des clignotants.

Certains éléments doivent être confectionnés à la main. C'est le cas du "tremplin" qui relie le pied au bas de caisse. Ce morceau joue un rôle de renfort de structure.

Ajustage entre l'aile et le bas de caisse. D'origine, les tôles sont toutes assemblées les unes sur les autres. Particulièrement sensible à la corrosion, ce type de montage peut être amélioré en ressoudant le tout en bord à bord. Les soudures de l'aile ont ensuite été planées.

Pose du bas de caisse à blanc, ajustage et réglage de tout ce petit monde portière en place.

Comme à droite, l'aile avant gauche est découpée avant le remplacement du morceau endommagé.

Ajustage, pointage, soudure, meulage des cordons puis planage de l'aile avant gauche. Ensuite, une étape de redressage a été nécessaire car l'aile était enfoncée de ce côté-là.

Olivier confectionne un coin de tôle, il l'ajuste, le soude puis meule l'ensemble.

Enfin, il reproduit la forme de la tôle reliant le montant à l'entrée de porte. Désormais, il ne reste plus qu'à percer la multitude de trous de fixations de la caisse sur la plate-forme !

Le bord d'aile neuf est ensuite découpé au plus précis, puis ajusté avant d'être pointé. Dans le même temps, le passage de roue intérieur est soudé sur la traverse AV et sur le bas de caisse, rendant cet ensemble solidaire.

Une fois l'aile reconstituée et l'avant solidifié, Olivier peut découper ce coin autrefois bourré de mastic.

La reconstruction de l'aile avant droite est désormais achevée.

On change de côté ! Au programme, la même opération que précédemment avec, pour commencer, la découpe de l'ancien bas de caisse. En revanche, la caisse s'est ici totalement affaissée, c'est pourquoi elle est positionnée sur deux bouts de bois.

LIRE AUSSI

- **Episode 1 :** Mini-auto, maxi-travaux [*Gazoline* 254].

Voili, voilou ! Le museau de la petite Goggo retrouve toute sa virginité après meulage au disque à lamelles. Dans un deuxième temps, Olivier s'occupera des ailes et de la jupe arrière avant d'entamer la préparation pour l'étamage.

[A suivre]

BONNES Adresses

PRESTATIONS DIVERSES

Multi Auto Services Classic, 4 rue de la Prunerie, 72140 Crissé. T. 07 72 23 42 50. *Facebook : MAS76Classic.* Installé depuis quelques mois au nord-ouest du Mans (72), Multi Auto Services Classic assure tout un tas de travaux liés à l'ancienne : restauration de véhicules, réparations moteurs, boîtes, trains roulants, transport de véhicules, assistance mécanique, préparation rallyes-raids et même location de véhicule avec chauffeur.

NOUVEAUTÉ

QUEL COUPLE ?

Assez indispensable lorsque l'on bricole régulièrement, la clé dynamométrique permet d'effectuer des réglages et contrôles très précis lors des serrages. Que ce soit pour une roue ou une culasse, cet outil règle au Nm près la tension de serrage voulue. Mecatechnic propose trois nouveaux modèles de la marque ToolAtelier. Les clés sont ainsi disponibles en trois carrés :
- 1/4" =\> 6 à 30 Nm.
- 3/8" =\> 20 à 110 Nm.
- 1/2" =\> 42 à 210 Nm.

A partir de 49 euros sur **www.mecatechnic.com**

REFABRICATION

POUR LES JAGUAR

La production ayant cessé il y a plusieurs années, les possesseurs de Jaguar XJ6 étaient bien en peine de trouver un pneu vraiment adapté à leurs autos. Heureusement, Pirelli vient de relancer la fabrication de son célèbre P5 en dimension 225/65 R15 99W, ce qui est une excellente nouvelle. Il est commercialisé chez nos amis de Pneucollection au prix unitaire de 266 euros environ. Infos sur **www.pneucollection.com**

NOUVEAUTÉ

VOUS ÊTES VERNIS

Redonner une nouvelle jeunesse à une carrosserie rayée ou éraflée peut coûter très cher. C'est donc pour permettre aux particuliers et aux professionnels de profiter de produits de haute qualité à des prix défiant toute concurrence que Peinture Voiture.fr a lancé sa gamme de consommables. Après les mastics, apprêts, abrasifs et accessoires, elle accueille deux vernis pour carrosserie à utiliser tous deux avec un durcisseur :
- un vernis antirayure High Solide commercialisé en bidon de 1 litre et 5 litres (à partir de 18,80 euros).
- un vernis à séchage rapide : seulement 40 mn de séchage à 20°C (32,90 euros le bidon de 1 litre).

Infos et commande sur **www.peinturevoiture.fr**

NOUVEAUTÉ

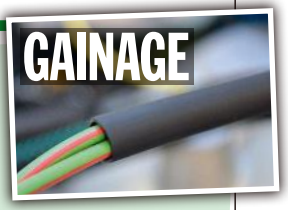
FAITES-LUI DES TRESSES

Ce jeu de tresses pour vilebrequin se monte avec plus de facilité que les blanches habituelles et se coupe aisément avec un cuter en laissant 1 à 2 mm dépasser de chaque côté. Pour un travail soigné, utilisez de préférence un gabarit au diamètre de l'arbre (cylindre en acier - douille outillage) pour façonner la tresse et la couper avant mise en place du vilebrequin. Ces modèles permettent une étanchéité sans blocage de l'arbre et sont disponibles pour Ford Vedette, Comète 12 CV, Simca moteur Aquilon (Versailles, Chambord, Marly etc.) au prix de 49,90 euros les quatre tresses (pour un moteur).

Techni-Tacot, ZAC Val de Durance, 6 rue du Cabestan, 13860 Peyrolles-en-Provence. T. 04 42 57 79 06. Boutique en ligne sur https://boutique.techni-tacot.com

SUR LE NET

GAINAGE



Delfingen, société qui fournit l'industrie automobile, propose aux fabricants de câblage des gaines de protection anti-abrasion ou thermique qui répondent aux cahiers des charges des constructeurs. Elle a ouvert depuis peu un site internet permettant aux particuliers de commander ces produits dans des quantités adaptées à la rénovation, puisque vendus en rouleau de cinq mètres. Parmi les nombreuses références, on rencontre cette gaine de protection antirongeur qui pourra vous évitera de voir vos fils grignotés par ces sympathiques petites bêtes. A partir de 11 euros les 5 ml. La gamme est à découvrir sur **www.protecable.com**

PRODUIT D'ENTRETIEN

PROTECTION CARROSSERIE

Ce lustreur GS27 de dernière génération est très concentré en Titanium (composant léger est très résistant), ce qui garantit une brillance encore plus intense à votre carrosserie tout en la protégeant efficacement et durablement contre les agressions extérieures (soleil, pluie, neige, sel, etc.). Grâce à son effet déperlant, il facilite le lavage. Reconnu pour ses qualités par les utilisateurs eux-mêmes, le Lustreur Protecteur Titanium+ est proposé en pack spécial "50 ans" incluant, en plus d'un flacon de 500 ml, un disque applicateur, une microfibre et un porte-clés. Il est vendu à 34,90 euros en boutique spécialisée ou sur **www.gs27.com**

NOUVEAUTÉ

FILETS ANTIREMOUS

Lorsque l'on roule en cabriolet, les turbulences dues à l'air qui revient par l'arrière de l'habitacle constituent le principal souci (la pluie mise à part). Afin d'y remédier, le Comptoir du Cabriolet diffuse une gamme complète de Windschott (des filets antiremous) pour un grand nombre d'autos anciennes ou plus modernes. Construits autour d'une armature métallique habillée de simili cuir noir, ces modèles sont rabattables et peuvent rester en place même capote fermée. Homologués TÜV, fabriqués en Europe, ils sont garantis deux ans. A partir de 129 euros sur **www.comptoirdu cabriolet.com ou au 04 68 41 56 01.**

LA BOUTIQUE GAZOLINE

HORS-SÉRIES • LIVRES • IDÉES CADEAUX | JUILLET 2018

WWW.HOMMELL-MAGAZINES.COM/BOUTIQUEGAZOLINE

Parce que nous partageons la même passion de la voiture ancienne, le magazine Gazoline et moi-même avons décidé de vous faire profiter de produits utiles et exclusifs, ne les manquez pas !

Stéphane Guitard
Rédacteur en chef de Gazoline

APPROUVÉ PAR LA RÉDACTION

POUR VOUS ACCOMPAGNER TOUT L'ÉTÉ !

Confortable et décontracté, ce tee-shirt deviendra rapidement l'un de vos préférés. Avec son design exclusif créé pour Gazoline, le tee-shirt « Crit'Air » vous permettra d'exprimer votre personnalité avec humour !

TEE-SHIRT GAZOLINE

Matière : 85 % coton et 15 % viscose. Couleur gris chiné avec logo Gazoline imprimé sur la manche gauche. 4 tailles : M - L - XL - XXL.

TAILLE M :
RÉF. 201PP0007 - 20 €

TAILLE L :
RÉF. 201PP0002 - 20 €

TAILLE XL :
RÉF. 201PP0005 - 20 €

TAILLE XXL :
RÉF. 201PP0006 - 20 €

20€ SEULEMENT

NOUVEAU

19€ SEULEMENT

VOUS ÊTES GUIDÉS IMAGE PAR IMAGE !

Que vous ayez ou non le manuel de réparation en votre possession, vous pourrez, grâce aux conseils de Gazoline, démonter, analyser et restaurer en toute sécurité la boîte de vitesses de votre Peugeot 204, quelle que soit sa génération.

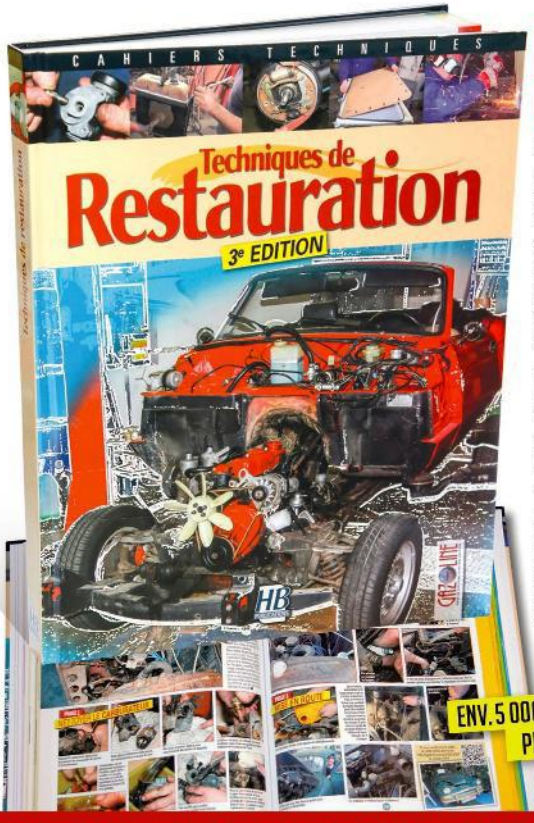
Image par image, au travers de chapitres clairs suivant un cheminement logique (démontage, autopsie, préparation et remontage), nous allons vous guider tout au long de cette opération – finalement pas si compliquée – qui débutera par la séparation du moteur et de la boîte.

Vous y trouverez également quelques conseils afin de fabriquer facilement des outils spécifiques fort utiles, ainsi que nos bonnes adresses pour trouver les pièces dont vous aurez besoin.

RÉFECTION MOTEUR ET BOÎTE PEUGEOT 204, VOLUME 1

218 x 285 mm, 88 p., dos carré, couverture souple. Collectif, éd. 1IB Publications.

RÉF. 2021081 - 19 €



ENV. 5 000 PHOTOS
PLUS DE 200 TECHNIQUES

3e ÉDITION

LA BIBLE DU RESTAURATEUR !

Près de 5 000 photos, plus de 200 techniques mises en œuvre, des astuces à foison... Cette troisième édition de la Bible du restaurateur intègre de nouvelles techniques pour faciliter vos propres rénovations, s'ajoutant aux centaines de fiches pratiques déjà existantes, pour certaines remises à jour.

Grâce à elle, vous pourrez appliquer les méthodologies les plus banales comme les plus complexes. Chacune des techniques présentées est explicitée et abondamment illustrée pour vous assister, pas à pas, image par image, dans vos propres restaurations afin de les mener à bien. Sans douleur, ou presque.

TECHNIQUES DE RESTAURATION, 3e ÉDITION

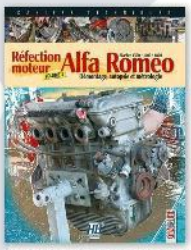
225 x 293 mm, 324 p., env. 5 000 photos, dos carré cousu collé, couverture cartonnée. Collectif, éd. 1IB Publications.

RÉF. 2021076 - 51 €

51€ SEULEMENT

Visuels non contractuels

SATISFAIT OU REMBOURSÉ | LIVRAISON À DOMICILE | VOUS POUVEZ ÉGALEMENT NOUS CONTACTER PAR TÉLÉPHONE AU 01 45 36 20 22 | VOTRE BON DE COMMANDE



T1 RÉFECTION MOTEUR ALFA ROMEO 1300 - 1600 - 1800

56 p., 218 x 285 mm, 450 photos. Collectif, éd. HB Publications.

12€ RÉF. 2021069

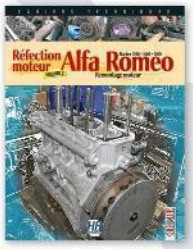
Ce 1er volume est consacré au démontage, à l'autopsie des pièces et à la métrologie d'un biarbre Alfa Romeo.

T2 RÉFECTION MOTEUR ALFA ROMEO 1300 - 1600 - 1800

52 p., 218 x 285 mm, 514 photos. Collectif, éd. HB Publications.

12€ RÉF. 2021072

Ce tome 2 moteur aborde la préparation des sous-ensembles (vilebrequin, ligne d'arbre, chemises...).

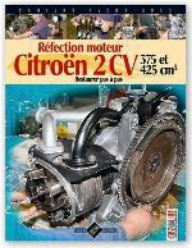


T3 RÉFECTION MOTEUR ALFA ROMEO 1300 - 1600 - 1800

48 p., 218 x 285 mm, 491 photos. Collectif, éd. HB Publications.

12€ RÉF. 2021074

Dernière étape : le remontage et les réglages pour optimiser le bi-arbre.

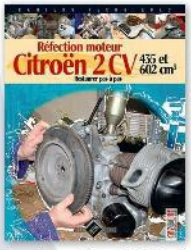


RÉFECTION MOTEUR CITROËN 2 CV 375 ET 425 CM³

90 p., 218 x 285 mm, 1000 photos. Collectif, éd. HB Publications.

29€ RÉF. 2021042

La réfection d'un moteur bicylindre Citroën 2 CV de première génération.



RÉFECTION MOTEUR CITROËN 2 CV 435 ET 602 CM³

90 p., 218 x 285 mm, 1000 photos. Collectif, éd. HB Publications.

29€ RÉF. 2021044

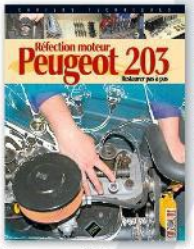
La rénovation de la 2e génération du bicylindre Citroën 2 CV.

RÉFECTION MOTEUR ET BOÎTE PANHARD

116 p., 218 x 285 mm, 1140 photos. Collectif, éd. HB Publications.

29€ RÉF. 2021025

La réfection d'un moteur et d'une boîte de vitesses Panhard, par l'équipe de Gazoline.

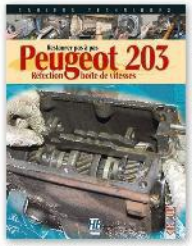


RÉFECTION MOTEUR PEUGEOT 203

132 p., 218 x 285 mm, 1275 photos. Collectif, éd. HB Publications.

29€ RÉF. 2021026

Le reconditionnement d'un moteur de 203, applicable à la 403.

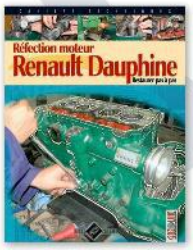


RÉFECTION D'UNE BOÎTE DE VITESSES PEUGEOT 203

48 p., 218 x 285 mm, 480 photos. Collectif, éd. HB Publications.

18€ RÉF. 2021073

Véritable méthodologie de rénovation complète. Pas à pas, en apportant un soin tout particulier aux réglages.

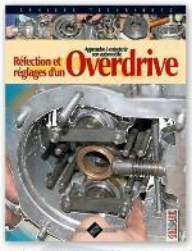


RÉFECTION MOTEUR RENAULT DAUPHINE

108 p., 218 x 285 mm, 1090 photos. Collectif, éd. HB Publications.

29€ RÉF. 2021027

Réfection du bloc Boulogne trois paliers des 4 CV, Dauphine, Floride...



RÉFECTION ET RÉGLAGES D'UN OVERDRIVE

52 p., 218 x 285 mm, 410 photos. Collectif, éd. HB Publications.

18€ RÉF. 2021017

Rénovation d'un overdrive et astuces pour affiner les réglages.

RÉNOVATION D'UNE PLATE-FORME DE RENAULT 4

104 p., 218 x 285 mm, 1052 photos. Collectif, éd. HB Publications.

29€ RÉF. 2021067

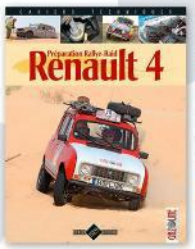
La plate-forme étant refabriquée, l'échange se fait sans grand problème. Incluse, la remise en état des trains roulants, suspensions et freins.

RÉFECTION ET RÉGLAGES D'UNE BOÎTE RENAULT 4

48 p., 218 x 285 mm, 500 photos. Collectif, éd. HB Publications.

18€ RÉF. 2021064

La réfection d'une boîte de vitesses dite « carrée » pour toutes Renault 4 et 6 TL à partir d'octobre 1973.

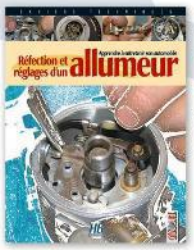


PRÉPARATION RALLYE-RAID RENAULT 4

44 p., 218 x 285 mm, 277 photos. Collectif, éd. HB Publications.

18€ RÉF. 2021041

Intérieur, extérieur, mécanique, confort, un guide des améliorations pour affronter presque tous les chemins.

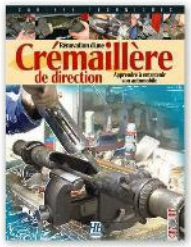


RÉFECTION ET RÉGLAGES D'UN ALLUMEUR

44 p., 218 x 285 mm, 600 photos. Collectif, éd. HB Publications.

14€ RÉF. 2021029

Réfection d'un allumeur, montage et calage après passage au banc.



RÉNOVATION D'UNE CRÉMAILLÈRE DE DIRECTION

60 p., 218 x 285 mm, 645 photos. Collectif, éd. HB Publications.

18€ RÉF. 2021070

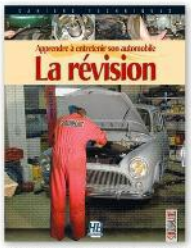
Rénovation d'une crémaillère de direction sur divers modèles (2 CV, Panhard, 203, R4 et Spitfire).

ACCESSOIRES ÉLECTRIQUES

52 p., 218 x 285 mm, 542 photos. Collectif, éd. HB Publications.

18€ RÉF. 2021016

14 fiches pour rénover un alternateur, une dynamo, un démarreur, ajouter un mano de pression d'huile...



LA RÉVISION

52 p., 218 x 285 mm, 440 photos. Collectif, éd. HB Publications.

18€ RÉF. 2021015

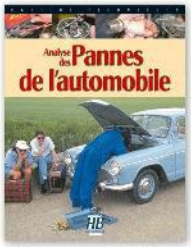
En 19 grandes étapes, toutes les phases à respecter pour une révision dans les règles de l'art.

RÉFECTION ET RÉGLAGES DES CARBUS WEBER DCOE

44 p., 218 x 285 mm, 450 photos. Collectif, éd. HB Publications.

14€ RÉF. 2021030

La rénovation, synchronisation et réglages des carbus Weber. Avec en prime le tableau d'affectation des DCOE.



ANALYSE DES PANNES DE L'AUTOMOBILE

36 p., 218 x 285 mm, 50 photos. Collectif, éd. HB Publications.

9,90 € RÉF. 2021018

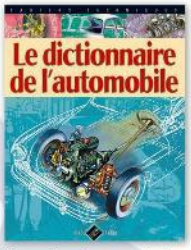
Déterminer l'origine d'une panne devient un jeu d'enfants avec ce guide didactique.

RÉNOVATION D'UNE POMPE D'INJECTION INDIRECTE KUGELFISCHER

60 p., 218 x 285 mm, 580 photos. Collectif, éd. HB Publications.

18€ RÉF. 2021065

Remise en état de la pompe d'injection mécanique montée sur 404, 504...

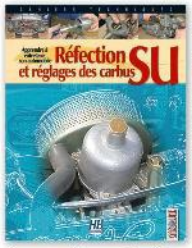


LE DICTIONNAIRE DE L'AUTOMOBILE

84 p., 218 x 285 mm, 273 photos. Collectif, éd. HB Publications.

18€ RÉF. 2021010

Tous les termes techniques décortiqués : carrosserie, freinage, moteur, transmission, direction...



RÉFECTION ET RÉGLAGES DE CARBUS SU

36 p., 218 x 285 mm, 330 photos. Collectif, éd. HB Publications.

9,90 € RÉF. 2021019

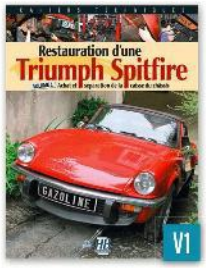
La procédure de rénovation de carbus SU, applicable aux modèles produits jusqu'aux années 80.

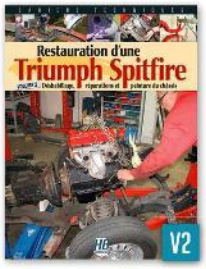
Visuels non contractuels

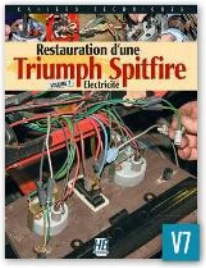
RESTAURATION D'UNE TRIUMPH - UNE RÉNOVATION EN PROFONDEUR

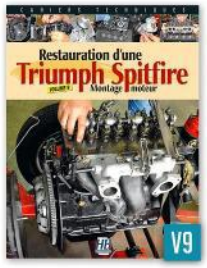
Pas à pas, la restauration d'une Triumph Spitfire 1500 FH, le plus abordable des cabriolets britanniques. Au fil des différents volumes, tous les sous-ensembles subiront une rénovation en profondeur, expliquée avec tellement de détails que vous pourrez la suivre quasiment les yeux fermés. La méthodologie développée s'adapte parfaitement à tous les autres modèles de Spitfire, les divergences se jouant essentiellement sur les réglages donnés par les manuels de réparation d'époque ou leurs reproductions actuelles. Collectif, 215 x 285 mm, dos carré, couverture souple.

12€ LE VOLUME SEULEMENT









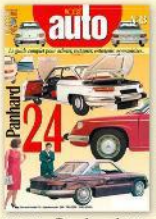
DES GUIDES PAS À PAS

- **V1** RÉF. 2021060 - Achat et séparation de la caisse du châssis.
- **V2** RÉF. 2021061 - Déshabillage, réparations et peinture du châssis.
- **V3** RÉF. 2021063 - Réfection du pont.
- **V4** RÉF. 2021066 - Démontage et montage du train AR.
- **V5** RÉF. 2021068 - Réfection de la boîte de vitesses.
- **V6** RÉF. 2021071 - Démontage et montage du train AV.
- **V7** RÉF. 2021075 - Électricité.
- **V8** RÉF. 2021077 - Démontage moteur. Autopsie et préparation des pièces moteur.
- **V9** RÉF. 2021078 - Montage moteur.
- **V10** RÉF. 2021079 - Accouplement châssis-coque - Remontage.

COLLECTION VOTRE AUTO

Des guides complets pour acheter, restaurer, entretenir et améliorer votre auto.

LES ÉDITIONS ORIGINALES



N° 13 ▪ Panhard 24
RÉF. 2040013

N° 17 ▪ Coccinelle 1968 - 1979
RÉF. 2040017

N° 26 ▪ Peugeot 504
RÉF. 2040026

N° 27 ▪ Alpine A110
RÉF. 2040027

12€ LE VOLUME SEULEMENT

N° 30 ▪ Méhari
RÉF. 2040030

N° 31 ▪ Peugeot 203
RÉF. 2040031

N° 37 ▪ Renault 4 1962 - 1970
RÉF. 2040037

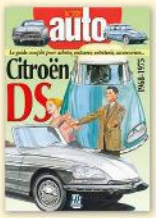
N° 40 ▪ Renault 4 1971 - 1993
RÉF. 2040040

LES RÉÉDITIONS

N° R2 ▪ Citroën 2 CV 1961 - 1990
RÉF. 2021046

N° R3 ▪ Fiat 500 1957 - 1975
RÉF. 2021047

N° R4 ▪ Triumph Spitfire 1962 - 1980
RÉF. 2021048



N° R5 ▪ Citroën DS 1968 - 1975
RÉF. 2021051

15€ LE VOLUME SEULEMENT

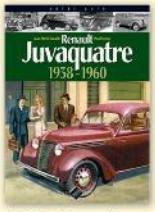
N° R6 ▪ Peugeot 204/304 1960 - 1973
RÉF. 2021054

N° R7 ▪ Peugeot 404 1960 - 1973
RÉF. 2021056

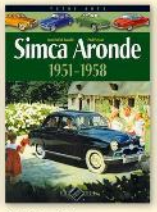
N° R8 ▪ Renault R8/R10 1960 - 1973
RÉF. 2021057

N° R9 ▪ Citroën DS 1956 - 1967
RÉF. 2021059

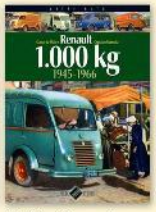
LES NOUVELLES ÉDITIONS



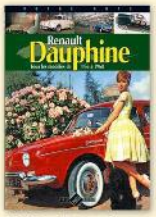
N° N1 ▪ Renault Juvaquatre
RÉF. 2021013



N° N2 ▪ Simca Aronde
RÉF. 2021009

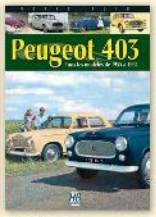


N° N3 ▪ Renault 1 000 kg
RÉF. 2021012

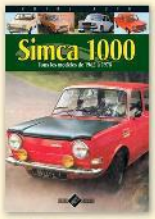


N° N4 ▪ Renault Dauphine
RÉF. 2021049

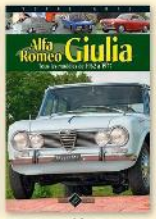
18€ LE VOLUME SEULEMENT



N° N5 ▪ Peugeot 403
RÉF. 2021052



N° N6 ▪ Simca 1000
RÉF. 2021055



N° N7 ▪ Alfa Romeo Gjulia
RÉF. 2021058

N° N8 ▪ Citroën Ami6 Super 6-8
RÉF. 2021062

Retrouvez la collection complète sur **www.hommell-magazines.com/boutiquegazoline**

SATISFAIT OU REMBOURSÉ | LIVRAISON À DOMICILE | VOUS POUVEZ ÉGALEMENT NOUS CONTACTER PAR TÉLÉPHONE AU 01 45 36 20 22 | VOTRE BON DE COMMANDE

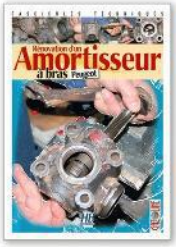
LES FASCICULES TECHNIQUES

DÉPOSE ET POSE D'UN PAVILLON DE DS

28 p., 210 x 297 mm, 249 photos. Collectif, éd. 113 Publications.

6,50 € RÉF. 2021043

Une procédure qui s'applique aux DS et ID antérieures à septembre 1971 (pavillons vissés).



RÉNOVATION D'UN AMORTISSEUR À BRAS PEUGEOT

24 p., 210 x 297 mm, 255 photos. Collectif, éd. HB Publications.

6,50 € RÉF. 2021035

Une méthodologie qui ne nécessite aucun outil spécial et aisément reproductible.

RÉNOVATION ET CALAGE D'UNE MAGNÉTO

20 p., 210 x 297 mm, 131 photos. Collectif, éd. HB Publications.

6,50 € RÉF. 2021033

Une procédure expliquée dans les moindres détails pour mieux comprendre ce type d'allumage.

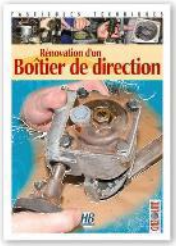
UN BEST-SELLER

COMMENT BIEN ACHETER UNE VOITURE ANCIENNE ?

28 p., 210 x 297 mm, 79 photos. Collectif, éd. HB Publications.

6,50 € RÉF. 2021050

Tous les pièges à éviter, les check-up administratifs, techniques et routiers et un original système de notation pour évaluer l'auto que vous convoitez.



RÉNOVATION D'UN BOÎTIER DE DIRECTION

16 p., 210 x 297 mm, 163 photos. Collectif, éd. HB Publications.

6,50 € RÉF. 2021036

Pas à pas, une méthode simple et efficace pour remplacer roulements et joints spi.

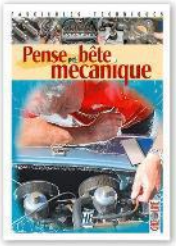
RÉNOVATION D'UNE CRÉMAILLÈRE DE PEUGEOT 203

20 p., 210 x 297 mm, 217 photos. Collectif, éd. HB Publications.

6,50 € RÉF. 2021034

Pas à pas, une méthode sans faille pour procéder vous-même à cette opérat

À DÉGUSTER SANS MODÉRATION !



PENSE PAS BÊTE MÉCANIQUE

20 p., 210 x 297 mm, 111 photos. Collectif, éd. HB Publications.

6,50 € RÉF. 2021040

Un indispensable document à ranger précieu- ent dans sa boîte à gants avant de partir en

Visuels non contractuels

L'ANNUAIRE LE PLUS RICHE EN ADRESSES DE PROFESSIONNELS

Près de 900 adresses pour dénicher la pièce détachée qui vous fait défaut, l'artisan capable de rénover votre sellerie ou de rebobiner votre magnéto, le carrossier qui saura redresser votre aile ou votre pare-chocs, l'électricien qui réglera votre problème de faisceau ... Mais également les organismes sans qui vous ne pouvez pas rouler, et notamment la DRIRE de votre région, et les organisateurs de rallyes qui vous permettront de profiter pleinement de votre ancienne.

8e édition de l'annuaire le plus riche en adresses de professionnels qui travaillent pour faire vivre nos véhicules d'époque.

ANNUAIRE DE LA VOITURE ANCIENNE 8e ÉDITION

Edition 2013. 124 pages. Format 148 x 210 mm. dos carré cousu collé.

RÉF. 2021080 - 9 €

9€ SEULEMENT

BON DE COMMANDE BOUTIQUE GAZOLINE

BOUTIQGAZO

RÉFÉRENCE	ARTICLE	QTÉ	PRIX À L'UNITÉ	TOTAL
2021076	*Exemple : Techniques de restauration, 3e édition*	1	51,00 €	51,00 €
			€	€
			€	€
			€	€
			€	€
			€	€
			€	€
2019999	Offrez à votre collection de Gazoline un vrai coffret de rangement !		12 €	€
			TOTAL DE MA COMMANDE	€

Comment commander

PAR INTERNET : www.hommell-magazines.com/boutiquegazoline

PAR TÉLÉPHONE : 01 45 36 20 22

PAR COURRIER : en renvoyant le bon de commande avec votre règlement, sous enveloppe affranchie à : **Gazoline - 60643 Chantilly Cedex**

Je choisis mon mode de paiement

☐ Je règle par chèque bancaire ou postal à l'ordre de HB Publications

☐ Par carte bancaire dont voici le numéro :

Expire fin : Cryptogramme :

Date et signature obligatoires :

FRAIS D'ENVOI	
De 1 à 3 articles	☐ 7 €
À partir de 4 articles	☐ 10 €
À partir de 75 € de commande	OFFERTS
Ma commande atteint 50 €	☐
TOTAL À RÉGLER	€

MA COMMANDE ATTEINT 50 € : je reçois **un cadeau surprise**

Mes coordonnées

☐ Mme ☐ Mlle ☐ M. Nom :

Prénom :

Adresse :

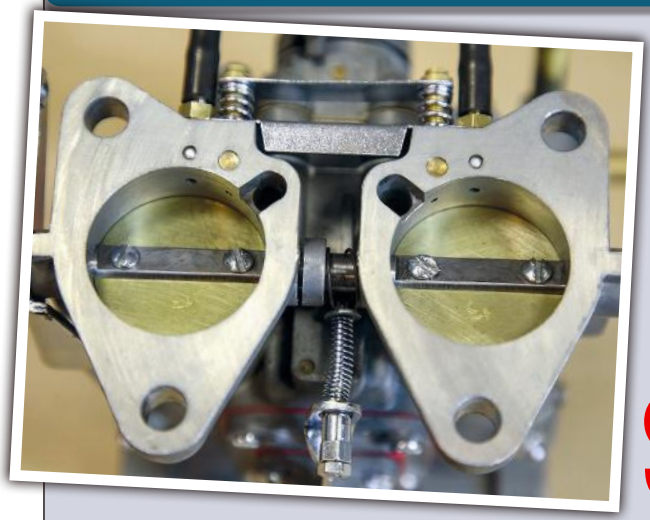
Code postal : Ville :

Téléphone : J'indique mon numéro de téléphone et mon mail pour le suivi de ma commande

E-mail :

☐ J'accepte de recevoir par e-mail les offres de Gazoline et de ses partenaires.

Offre non cumulable valable 2 mois, dans la limite des stocks disponibles. Vous disposez d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de réception de votre commande en notifiant clairement votre décision à notre service VPC. Les informations recueillies à partir de ce formulaire font l'objet d'un traitement informatique destiné à HB Publications pour la gestion de son fichier clients par le service marketing et la direction des abonnements. Conformément à la loi « informatique et libertés » du 6 janvier 1978 modifiée, vous disposez d'un droit d'accès et de rectification aux informations qui vous concernent en écrivant à l'adresse d'envoi du bulletin. Ces informations pourront être cédées à des tiers. Si vous ne le souhaitez pas, merci de cocher la case ci-contre ☐



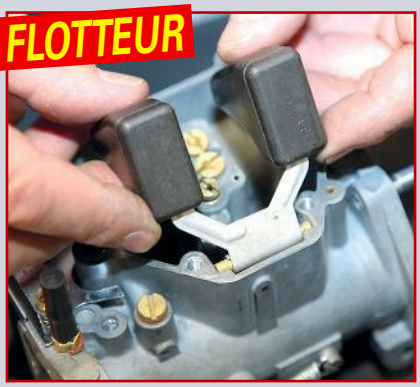
RÉFECTION D'UN CARBURATEUR HORIZONTAL SOLEX 35 PHH [7]

Dernier opus de la remise en état de nos carburateurs de la Fulvia, actuellement en restauration dans le magazine. Au programme : on termine le remontage et on effectue les préréglages à la colonne de dépression.

Texte **Stéphane Guitard** et **Philippe Sauvat** - Photos **Stéphane Guitard**

20 MISE EN PLACE DU FLOTTEUR

On insère l'axe sur le flotteur.

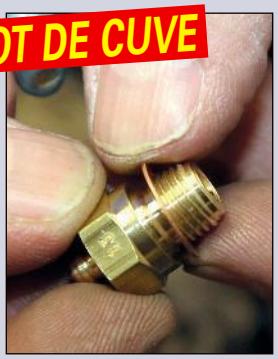


On glisse le flotteur dans l'encoche prévue pour son axe.

On le pousse jusqu'au fond afin de vérifier qu'il est bien en place.

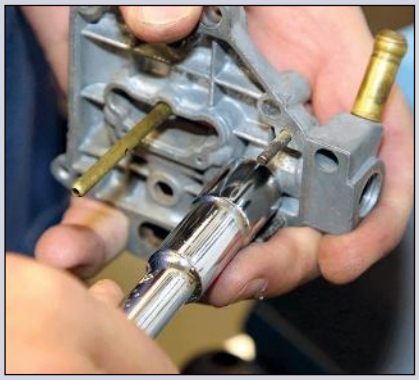
21 MONTAGE DU CAPOT DE CUVE

On réinstalle le joint neuf.

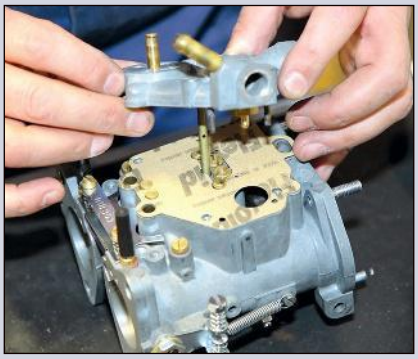


On équipe le pointeau de son joint fibre neuf.

On met le pointeau en place sur le capot.



On le serre à l'aide d'une clé de 12.



On vient emboîter avec précaution le couvercle sur le carburateur.

Il est maintenant en place.

On dispose les vis et leurs rondelles.

Puisqu'on est sur le carburateur mené, on n'oublie pas de remettre la patte qui maintient le ressort de rappel du coupleur de starter.

On serre toutes les vis.

On place ensuite le joint du couvercle d'air d'émulsion (ou capot de mise à l'air libre).

On positionne les vis dans les filetages du capot.

On présente le capot de mise à l'air libre.

Une fois en place, on approche les deux vis.

Puis on les serre.

22 MONTAGE DE LA COMMANDE DE STARTER

Pour commencer, on repère la bonne position du couvercle de starter par rapport à la glace. Un détrompeur est là pour vous aider.

On place le ressort sur la glace de starter.

On vient comprimer le ressort avec le couvercle (d'où l'utilité d'avoir repéré son bon alignement avec la glace), puis on ferme l'ensemble.

Tout en maintenant la pression sur l'ensemble glace/couvercle (sinon, le ressort fait tout sauter), on positionne la commande de starter sur son axe.

Une fois l'ensemble en place, on le laisse comprimé.

Il faut ensuite remettre le clips dans la gorge prévue sur l'axe.

Avec une pince à bec plat, ça rentre tout seul. C'est seulement maintenant que l'on peut relâcher le couvercle. Il ne bougera plus.

On positionne ensuite le ressort de rappel. D'abord sur le couvercle lui-même...

... puis sur la patte de maintien vue précédemment.

Sur le carbu mené (ne perdons pas de vue qu'il y a deux carbus, et donc quelques opérations spécifiques à chacun), on va remettre le bouchon obstruant l'emplacement pour l'arrivée d'essence. On équipe le bouchon de son joint fibre neuf.

On monte le bouchon.

Sur le carbu menant, il y a l'embout d'arrivée d'essence. On le dote lui aussi de son joint fibre et, en plus, du filtre à essence, neuf lui aussi.

On met le tout en place sur le carbu menant.

Sur le couvercle de starter, il reste à réinstaller le plot qui supportera la barre d'accouplement des deux carbus. On le glisse dans l'emplacement prévu à cet effet.

Puis, en retournant le carburateur, on l'immobilise avec le clips que l'on insère à l'aide d'un tournevis plat.

23 CONTRÔLE DU DÉBIT DE FUITE

Cette opération spécifique nécessite un matériel que peu de professionnels ont encore, à savoir un débi-mètre ou "micro Solex" (le même qui a servi au contrôle des gicleurs). Celui-ci sert à mesurer, régler et égaliser le débit de fuite des papillons.

En maintenant l'axe des papillons en pression, on vérifie qu'il n'y a pas de gros jour sur leur périphérie.

Les papillons n'étant pas définitivement positionnés, on les desserre légèrement.

Un petit coup de marteau sur l'une des extrémités de l'axe.

Pareil de l'autre côté.

Les papillons étant désormais calés au mieux, on les resserre.

On repère l'orifice de la vis de richesse au-dessus de chaque papillon.

On tourne doucement la vis de richesse jusqu'à ce que sa pointe affleure l'orifice.

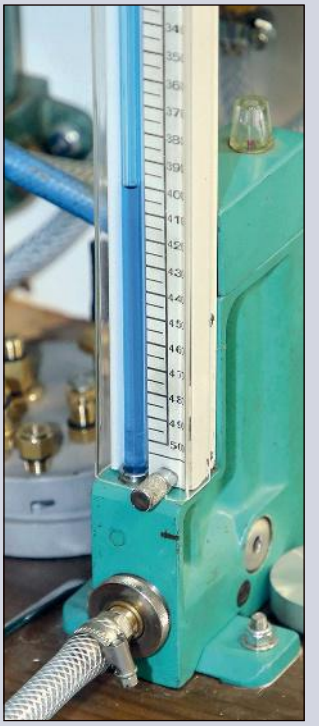
Puis, avec un adhésif d'électricien, on vient obturer cet orifice.

Voilà ce que ça donne.

On fait de même sur tous les corps.

Après avoir équipé l'axe de papillons du contrepoids qui nous a servi à en contrôler les angles (voir paragraphe 8), on mesure le débit de fuite de chaque corps.

L'air comprimé actif, on plaque l'embout sur le corps. La pression exercée donne le débit de fuite.


On lit la valeur sur la colonne. Ici 400.

On passe au second corps et à l'autre carburateur. Le but : obtenir la même fuite sur chaque corps.

En cas de déséquilibre, on règle le débit sur chaque corps via la vis de bypass : celle que l'on conseille de ne jamais toucher.

24 MONTAGE DÉFINITIF DES PAPILLONS

Les opérations de réfection à proprement parler sont terminées. Ces carburateurs étant appelés à être remontés sur la Lancia Fulvia que nous restaurons, nous vous donnons rendez-vous dans quelques mois pour la fin des opérations.

Les fuites de chaque corps étant égalisées, on peut désormais fixer définitivement les papillons. On commence par desserrer vis par vis.

On nettoie chaque vis au dégraissant ou nettoyant freins.

Un peu de frein filet...

... et on les remonte une par une.

Une fois les deux carburateurs réglés en étanchéité, ils sont prêts à être remontés. Un contrôle complémentaire est conseillé.

[A suivre... bientôt]

ABONNEZ-VOUS !

Spécial Hors-série

25% DE RÉDUCTION !

1 AN - 11 NUMÉROS

+ 1 HORS-SÉRIE

39€ SEULEMENT !

(au lieu de ~~52,10 €~~)

Visuels non contractuels

GAZOLINE **BULLETIN D'ABONNEMENT**

à retourner sous enveloppe affranchie avec votre règlement à :
GAZOLINE - 60643 Chantilly Cedex

GAZPP257

Oui, je m'abonne à Gazoline et je choisis mon offre :

☐ **1 an + 1 hors-série** (soit 12 nos) pour **39 € seulement** (au lieu de ~~52,10 €~~). Soit 25 % de réduction !

☐ **1 an** (soit 11 nos) pour **36 € seulement** (au lieu de ~~46,20 €~~). Soit 21 % de réduction !

JE RÈGLE DE LA MANIÈRE SUIVANTE :

☐ Chèque bancaire ou postal à l'ordre de HB Publications

☐ CB : N° ☐☐☐☐ / ☐☐☐☐ / ☐☐☐☐ / ☐☐☐☐

Date de validité : ☐☐ / ☐☐

Cryptogramme : ☐☐☐

(Notez les trois chiffres présents au dos de votre carte de paiement près de la signature)

Signature obligatoire :

Tarifs France métropolitaine, DOM-TOM et étranger : nous consulter.

MES COORDONNÉES ☐ M. ☐ Mme ☐ Mlle

Nom : _____

Prénom : _____

Adresse : _____

Cplt d'adresse *(résidence, lieu dit, bâtiment...)* : _____

Code postal : ☐☐☐☐☐

Ville : _____

J'indique mon numéro de téléphone et mon mail pour le suivi de mon abonnement.

Téléphone : ☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐

E-mail : _____

☐ *J'accepte de recevoir par e-mail les offres de Gazoline et de ses partenaires.*

Simple et **pratique**... vous pouvez également vous abonner sur **www.hommell-magazines.com** ou par téléphone au **01 45 36 20 22**

Gazoline est édité par HB Publications, 48/50 bd Sénard, 92210 Saint-Cloud. Offre non cumulable valable 2 mois, dans la limite des stocks disponibles. Vous disposez d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception du magazine en notifiant clairement votre décision à notre service abonnements. Vous pouvez commander seulement la lampe torche en envoyant un chèque de 15 € à l'ordre de HB Publications à Gazoline - 60643 Chantilly cedex. Les informations recueillies à partir de ce formulaire font l'objet d'un traitement informatique destiné à HB Publications pour la gestion de son fichier clients par le service marketing et la direction des abonnements. Conformément à la loi « informatique et libertés » du 6 janvier 1978 modifiée, vous disposez d'un droit d'accès et de rectification aux informations qui vous concernent en écrivant à l'adresse d'envoi du bulletin. Ces informations pourront être cédées à des tiers. Si vous ne le souhaitez pas, merci de cocher la case ci-contre ☐

Rendez-vous réguliers

Le 1er mardi

■ **Réunion à Lempdes (63).** A partir de 20h30, à la Maison des Associations. *Rens. Les Vieilles Bielles, 63370 Lempdes.*

Le 1er mercredi

■ **Rendez-vous en scooter à Paris (75).** Aux fontaines du Trocadéro, à partir de 20h30. *Rens. Les Tontons Scooteurs, 06 82 32 63 28.*

Le 1er vendredi

■ **Rendez-vous à Lyons-la-Forêt (27).** D'avril à octobre, parking du Besguay, de 18h à 20h30. *Rens. 07 69 27 76 90.*

■ **Rendez-vous à Nérac (47).** A 21h, centre Hausmann. *Rens. Les Bielles d'Albret, 06 98 70 99 39.*

■ **Rendez-vous à Gaillac (81).** A partir de 20h45, salle communale des Fédies. *Rens. AVAG, 06 28 36 12 43.*

Le 1er samedi

■ **Rassemblement à Pons (17).** De 9h30 à 12h30, parking Leclerc. *Rens. 2 CV Club Pontois, 06 84 63 97 86.*

■ **Rendez-vous à Montélimar (26).** D'avril à octobre, au kiosque à musique. *Rens. calandremontilienne.free.fr.*

■ **Les samedis mécaniques à Villeurbanne (69).** Rue Eugène Pottier, de 8h à 19h. *Rens. 04 72 04 65 65.*

■ **Rassemblement au Castellet (83).** Parking du Sun'Day, RN8, de 9h à 12h30. *Rens. 06 74 53 57 64.*

Le 1er dimanche

■ **Rendez-vous à Avaval (01).** D'avril à octobre, de 9h à 12h, place de la Stèle. *Rens. AVAV, 04 79 87 31 17.*

■ **Rendez-vous à Vauxbuin (02).** De 10h à 12h30, tous les mois impairs, de mars à septembre, sur le Mail de Soissons. *Rens. VASE, 03 23 73 11 81.*

■ **Rendez-vous d'Yzeure (03)**. Parking Ysatis, de 10h à 13h. *Rens. 06 33 13 26 27.*

■ **Rendez-vous à Saint-Vallier-De-Thiey (06).** De 10h à 13h, à la Maison des Associations. *Rens. Jean Berger, 06 19 52 88 00.*

■ **Rassemblement à Saint-Pierre-la-Mer (11).** Sur le Front de Mer, de 10h à 12h, *Rens. OCAM, 06 76 73 19 14.*

■ **Rassemblement à Millau (12).** De 10h à 12h, d'avril à octobre, place Emma Calvé. *Rens. S.A.V.A., 06 82 01 70 41.*

■ **Rassemblement à Caen (14).** De 10h à 12h, sur le cours Koenig, au pont Bir-Hakeim. *Rens. Club RACN, BP 155, 14010 Caen Cedex.*

■ **Rendez-vous à Saint-Savinien-sur-Charente (17).** De 9h à 12h, derrière l'Office du Tourisme. *Rens. 06 28 75 14 18.*

■ **Rassemblement à Orval (18).** De 9h30 à 12h, de mai à octobre, place du centre socio-culturel. *Rens. BSTO, 06 58 07 64 26.*

■ **Rassemblement à Tulle (19).** De mars à novembre, sauf août, au marché couvert de la gare. *Rens. RCT, 05 55 20 39 99.*

■ **Rassemblement de Plérin (22).** De 9h à 13h, place du Légué. *Rens. 06 70 17 45 90.*

■ **Rencontre mensuelle à Montélimar (26).** De 9h à 12h, devant le kiosque à musique, sur les allées provençales. *Rens. 04 75 01 29 13.*

■ **Rassemblement à Gaillon (27).** De 9h à 12h, Place Paul Doumer. *Rens. 06 81 54 50 78.*

■ **Rassemblement au Neubourg (27).** Place du Château, de 10h à 12h30. *Rens. Les Rétros du Plateau, 06 19 55 35 88.*

■ **Rencard à Pacy-sur-Eure (27).** Rue Roger Lemeur, de 10h à 13h. *Rens. 06 18 75. 07 88.*

■ **Rassemblement à Chartres (28).** De mars à décembre, de 10h à 12h, Intermarché des 3 Ponts. *Rens. CARMC, 06 81 14 74 25.*

■ **Rassemblement à Dreux (28).** De 14h30 à 18h, (95 rue du Cdt Beaurepaire), visite du musée RMCD. *Rens. 06 03 25 16 00.*

■ **Rendez-vous à La Teste-de-Buch (33).** De 9h à 13h, garage Renault, 180 avenue de l'Europe. *Rens. 06 80 12 64 53.*

■ **Rendez-vous à Poussan (34)** De 10h à 12h, place de la Mairie. *Rens. Rétro Pouss Auto, 06 26 11 07 18.*

■ **Rassemblement à Rennes (35).** De 10h à 13h, au lieu-dit Les Etangs d'Apigné. *Rens. Eric Gautier, 06 63 35 98 04.*

■ **Rassemblement à Loches (37).** De 10h à 13h, place de Verdun. *Rens. 06 80 23 18 16.*

■ **Rassemblement à Brevans (39).** Place de la Mairie, de 10h30 à 12h. *Rens. 06 78 17 22 49.*

■ **Rassemblement à Biscarosse (40).** Rond-point de l'Hydravion, de 9h30 à 12h30. *Rens. Club ABC, 06 82 81 62 50.*

■ **Rassemblement à Mont-de Marsan (40).** Place Saint-Roch (hiver), hall de Nahuques (été), de 9h à 12h. *Rens. 06 04 03 54 75.*

■ **Rassemblement à Cour-Cheverny (41).** A la Salle des Fêtes, de 10h à 12h30. *Rens. 02 54 79 25 03.*

■ **Rassemblement à Villerest (42).** D'avril à octobre, de 10h à 12h, aéroport de Roanne. De novembre à mars, salle Emilie. *Rens. Auto Musée, 06 15 06 23 96.*

■ **Expo de véhicules anciens à Tharon-Plage (44).** De 10h à 13h, face au Café de la Gare. *Rens. 02 40 39 41 15. ou 06 44 02 67 30.*

■ **Rendez-vous à Saint-Géréon (44).** De 9h30 à 12h30, d'avril à octobre, à côté de la boulangerie Belleil. *Rens. 06 79 83 13 21.*

■ **Rassemblement à Bellegarde (45).** De 9h30 à 13h, sur la place du Château. *Rens. Auto Moto Rétro, 06 07 44 56 97.*

■ **Rassemblement à Orléans (45).** De 10h à 12h, quai du Châtelet. *Rens. Club Canche-Authie Autos Club, 06 33 70 46 43.*

■ **Réunion de Casteljaloux (47).** De 9h à 12h, parking de la piscine. *Rens. Les Vieux Moteurs Gascons, 06 78 60 01 66.*

■ **Rassemblement à Avranches (50).** D'avril à octobre, de 10h à 12h, place de la Mairie. *Rens. AVA, 07 78 10 80 36.*

■ **Rassemblement à Equeurdreville (50).** De 10h30 à 12h30, parking de la Maison des Associations. *Rens. 02 33 41 06 98.*

■ **Rassemblement à Château-Gontier (53).** De 10h à 14h, sur le parking du bar-restaurant La Pause. *Rens. Padklub, 06 17 46 34 49.*

■ **Rencontre à Nancy (54).** Parking bas du Palais des Sports Jean Weille, de 10h à 13h. *Rens. 03 83 25 10 00.*

■ **Rassemblement à Vannes (56).** De 10h à 12h, parking Gemo, rond-point de Sainte-Anne d'Auray. *Rens. 02 97 66 63 41.*

■ **Rassemblement de Saultain (59).** De 10h à 12h, sur la place de Saultain. *Rens. 03 27 36 52 25.*

■ **Rendez-vous à Beauvais (60).** A l'espace Saint-Quentin, de 14h à 17h, de juillet à avril sauf septembre. *Rens. rdvmensueldebeauvais@free.fr*

■ **Rendez-vous d'Estrée-Saint-Denis (60).** Place de la Mairie, de 10h à 12h30. *Rens. 03 44 41 30 76.*

■ **Rendez-vous à L'Aigle (61).** De 10h à 12h, place du château. *Rens. 02 33 24 01 67.*

■ **Rassemblement à Enquin-sur-Baillons (62).** A 10h30, d'avril à octobre, aux étangs ou sur la place. *Rens. 06 03 11 37 47.*

■ **Rendez-vous à Charade (63).** De 9h à 17h, d'avril à octobre. *Rens. 04 73 29 52 95.*

■ **Rassemblement à Château-Roussillon (66).** De janvier à décembre, de 9h à 13h, sur les parkings du Carré d'Or. *Rens. 06 73 93 34 50.*

■ **Rendez-vous de Strasbourg (67).** De 10h à 13h, sur le parking du stade de la Meinau. *Rens. 06 86 55 00 56.*

■ **Rendez-vous de Wissembourg (67).** De 10h à 12h30, route de Lauterbourg, *Rens. CAAF, 06 20 40 94 66.*

■ **Rassemblement à Condrieu (69).** De 10h à 12h, parking du collège Le Bassenon. *Rens. VARP, 06 89 66 96 90.*

■ **Rassemblement amical à Vesoul (70).** Parking Vesoul Electro Diesel, RN 19, de 10h à 12h. *Rens. Daniel Bergé, 03 84 78 81 17.*

■ **Rendez-vous à Louhans (71).** De 9h à 12h, place de la Charité. *Rens. ACEVA, Laurent Sabatier 06 79 28 12 78.*

■ **Rencontre du Mans (72).** Centre Leclerc, route de Bonnétable, de 10h à 13h. *Rens. 02 43 28 09 90.*

■ **Bourse d'échanges à La Balme-de-Sillingy (74).** Salle du Bois Joli, de 8h à 12h. *Rens. CPVAF, 04 50 32 02 31.*

■ **Rencard à Mont-Saint-Aignan (76).** Parking Carrefour, de 10h à 12h. *Rens. C. Viel, 06 62 91 03 05.*

■ **Rendez-vous à Triel-sur-Seine (78).** De 9h30 à 13h, sur le parking Foch. *Rens. Triel Auto Rétro, 06 08 86 45 21.*

■ **Rassemblement à Versailles (78).** De 9h30 à 12h30, place de la Cathédrale. *Rens. AVAVA, 06 85 27 28 35.*

■ **Rendez-vous de Montigny-le-Bretonneux (78).** Sur le parking de l'Hôtel de Ville, de 10h à 13h. *Rens. 06 60 05 92 70.*

■ **Rencard à Niort-Bessines (79).** A partir de 10h30, zone de la Mude. *Rens. 06 77 73 63 97.*

■ **Rencontre de Montauban (82).** De 10h à 12h30, parking du Leclerc Aussonne. *Rens. 06.88.91.08.67 ou 05 63 66 02 19.*

■ **Rendez-vous en Avignon-Cap-Sud (84).** A partir de 11h, au Memphis-Coffee. *Rens. 06 50 92 07 19.*

■ **Rendez-vous à Sallertaine (85).** A 10h sur la ZA la Fénicière, tous les mois impairs. *Rens. Jean-François, 06 20 71 46 55.*

■ **Rassemblement à Poitiers (86).** De 10h à 12h30, parking de la boulangerie Montas. *Rens. APVA, 06 45 20 67 70.*

■ **Rendez-vous à Châtellerault (86).** De 9h à 13h, boulevard Blossac. *Rens. 06 43 55 33 43.*

■ **Rendez-vous de Limoges (87).** Place Marceau, de 9h à 12h. *Rens. 06 17 50 71 87.*

■ **Rencard de Dourdan (91).** Place de l'Hôtel de Ville, de 10h à 13h. Rens. 06 86 30 90 24.

■ **Rassemblement à Ezanville (95).** De 9h30 à 12h30 (sauf janvier et août), au complexe de la Prairie. *Rens. 06 73 80 31 82.*

■ **Rassemblement à Osny (95).** De mars à octobre, de 9h à 12h, château de Grouchy. *Rens. CCAPRV, 06 76 46 56 65.*

Le 2e mercredi

■ **Réunion à Seyssins (38).** A partir de 18h30, brasserie du Rondeau. *Rens. 06 98 77 21 66.*

Le 2e samedi

■ **Rendez-vous à Brens (01).** De 10h à 12h, parking du café. *Rens. MAB, 06 75 73 26 92.*

■ **Rendez-vous à La Rochepot (21).** De 9h à 14h, station du Bel Air. *Rens. AOC Beaune, 03 80 22 72 34.*

■ **Rendez-vous à Nailloux (31).** Sur le parking du village des marques. *Rens. 05 62 13 08 50.*

■ **Rassemblement à Montlouis-sur-Loire (37).** De 10h à 13h, sur le parking du Super U. *Rens. 06 15 70 22 65.*

Tous les 2e et derniers dimanches

■ **Rassemblement à Lille (59).** De 10h à 13h, Champ de Mars. *Rens. 03.20.96.22.47 (soir).*

Le 2e dimanche

■ **Rassemblement à Bourg-en-Bresse (01).** De 9h à 13h, sur le parking du marché couvert. *Rens. 06 11 95 22 55.*

■ **Rassemblement à Rosières (10).** De 10h à 12h, à l'UTT. *Rens. 06 66 80 06 25.*

■ **Rassemblement à Narbonne (11).** De 9h à 13h, quai Vallières. *Rens. ACN, 06 03 46 74 55.*

■ **Rassemblement à Mourepiane (13).** A 9h, sur le parking en face de La Stella d'Oro. *Rens. 06 67 06 83 72.*

■ **Rassemblement à Lisieux (14).** De 9h30 à 12h30, place de la République. *Rens. 06 84 28 52 51.*

■ **Rassemblement à Courseulles-sur-Mer (14).** Sauf juillet et août, de 10h à 12h, place du Général de Gaulle. *Rens. 06 07 35 44 30.*

■ **Rendez-vous de Saint-Martin-de-Fontenay (14).** De 10h à 12h30, parking Carrefour Market. *Rens. 06 31 93 85 54.*

■ **Rassemblement à Jarnac (16).** De 9h30 à 12h, place du Château. *Rens. 06 62 83 67 71.*

■ **Rassemblement à Champagne-Mouton (16).** De 10h à 12h30, au café de la Paix. *Rens. Denis Julin, 09 61 23 73 97.*

■ **Rendez-vous à Surgères (17).** Place de l'Europe, de 8h à 14h. *Rens. 06 10 95 36 54.*

■ **Rendez-vous à Aubusson (23).** De 9h à 12h, d'avril à octobre, à la gare routière. *Rens. 06 87 03 51 42 ou 06 81 28 25 50.*

■ **Rassemblement à Evreux (27).** De 10h à 13h, parking des Douves. *Rens. Les Amis des Douves, 06 80 46 43 23.*

■ **Rendez-vous à Verneuil-d'Avre-et-d'Iton (27).** De 9h30 à 12h30, de mai à septembre, place de la Madeleine. *Rens. Les Vieux Boulons, 02 33 34 76 13.*

■ **Rassemblement à Barjouville (28).** De 10h à 12h30 , de mars à novembre, ZA de la Torche. *Rens. Florian, 06 45 77 46 49.*

■ **Rassemblement de 4 CV à Fontenay-sur-Eure (28).** De 9h30 à 13h, parking Resto-Routiers "Mon Idée", de mars à octobre (sauf août). *Rens. 06 14 14 10 55.*

■ **Rendez-vous à Bagnols-sur-Cèze (30).** De 8h30 à 12h, parking du Weldom. *Rens. AMRB, amr.b@aol.fr.*

■ **Rencontre à Castelginest (31).** Sur la place du Général de Gaulle. *Rens. Les Volants du Castel, 05 61 37 75 37.*

■ **Rendez-vous à Marciac (32).** De 9h30 à 12h30, sur le parking du restaurant La Péniche. *Rens. 06 41 43 09 07.*

■ **Rendez-vous à Audenge (33).** De 9h30 à 12h, parking Aldi. *Rens. 06 16 29 72 55.*

■ **Rassemblement à Saint-Sulpice-et-Cameyrac (33).** De 9h à 12h30, parking du stade Lamothe. *Rens. CRAM, 06 44 31 41 94.*

■ **Rendez-vous à La Gouesnière (35).** A partir de 9h30 au parking centre. *Rens. La Baie des Jantes, 06 98 25 68 74.*

■ **Rassemblement à Ardentes (36).** Place Saint-Vincent, de 10h à 12h. *Rens. Rétro Méca Centre, 02 54 36 65 26. (ap. 19h).*

■ **Rendez-vous à Savonnières (37).** Place des Charmilles, de 10h à 13h. *Rens. 02 47 43 53 63.*

■ **Rendez-vous à Tignieu-Jameyzieu (38).** De 10h à 13h, au Village des Brocanteurs. *Rens. AKMD, 06 20 65 42 66.*

■ **Rendez-vous à Jardin (38).** De 10h à 12h, Place du Lavoir à Berardier. *Rens. Club Rétro-mécanique de Jardin, 07 82 68 19 90.*

■ **Rassemblement de Lons-le-Saulnier (39).** De 10h à 12h, sur le parvis du CARCOM. *Rens.CJVE, 03 84 24 28 85.*

■ **Rendez-vous à Dole (39).** De 10h à 12h, à côté du stade Bobin. *Rens. 06 98 12 40 29.*

■ **Rendez-vous à Léon (40).** De 9h à 12h30, place de l'Abbé Dulong. *Rens. 06 87 06 22 82.*

■ **Rendez-vous de Montrichard (41).** De 10h à 12h30, place du général de Gaulle. *Rens. ACT, 06 67 16 62 23.*

■ **Rassemblement à Chambon-Feugerolles (42).** De février à octobre sauf août, de 8h30 à 12h30, parking de la Forge. *Rens. 06 80 10 31 49.*

■ **Rassemblement à Pontchâteau (44).** De 10h à 12h30, carrière de Grénébo, allée du Brivet. *Rens. 06 17 63 65 11.*

■ **Rassemblement à Saint-Brevin-les-Pins (44).** De 10h à 13h, au Débarcadère. *Rens. www.clubdynamo.fr*

■ **Rassemblement au Pouliguen (44).** De 11h à 13h, sur le parking du magasin Max Plus. *Rens. 06 07 46 62 59.*

■ **Rendez-vous à Vertou (44).** De 10h à 12h, parking Maison DV. *Rens. 06 79 54 26 38.*

■ **Réunion de Loury (45).** Salle polyvalente, de 10h à 12h30. *Rens. 06 19 59 71 00.*

■ **Rendez-vous à Marmande (47).** A partir de 9h30, boulevard du Maré. *Rens. 07 77 38 49 81.*

■ **Rassemblement de Baugé (49).** Place de l'Europe, de 10h à 12h. *Rens. 02 41 89 20 78.*

■ **Rassemblement de Champey (54).** RN 57, sur le parking de l'ancien restaurant routier. *Rens. Lanzi Vito, 06 18 17 27 73.*

■ **Rassemblement à Vieux-Condé (59).** De 10h à 12h, parking du Lidl. *Rens. Passion 4 CV France, 06 52 11 69 96.*

■ **Rendez-vous à Gouvieux (60).** De 9h30 à 13h, parking rue Blanche. *Rens. Les Vieilles Calandres de Gouvieux, 06 84 76 08 31.*

■ **Rendez-vous de Laigneville (60).** Place Henri Barbusse, de 10h à 12h30. *Rens. Automobile Club Oise Picardie, 06 85 86 60 60.*

■ **Rassemblement à Hasparren (64).** Près de la salle Mendelea, de 9h30 à 12h30. *Rens. Soupapes et pistons, 06 45 09 21 60.*

■ **Rencontre à Mulhouse (68).** De mars à novembre, devant le Darty de Dorlach, de 10h à 13h. *Rens. 06 85 47 64 49.*

■ **Rassemblement à Chaponost (69).** De 10h à 12h, place du Plat de l'Air. *Rens. Chapomobile, 06 10 19 31 70.*

■ **Rassemblement à Chambost-Allières (69).** De 9h à 12h, salle des Fêtes. *Rens. 06 23 77 49 81.*

■ **Rendez-vous à Bergesserin-les-Cluny (71).** De mars à novembre à "Chervet", de 9h30 à 14h. *Rens. 09 50 75 00 51.*

■ **Rendez-vous à Rouen (76).** D'avril à septembre sauf août, à 9h30 à l'espace des Marégraphes. *Rens. normandy retroshow@gmail.com.*

■ **Rendez-vous à Maromme (76).** De 10h à 12h, place Jean Jaurès. *Rens. 07 62 55 38 92.*

■ **Rencontre à Beynes (78).** Sur le parking du G20, de 10h à 13h. *Rens. 06 15 26 43 30.*

■ **Rencontre à Andrésy (78).** De 9h à 13h, parc de la mairie. *Rens. 06 78 35 71 35.*

■ **Rendez-vous à Abbeville (80).** De 9h à 12h, 22 Grande Rue de Thuison. *Rens. 02 35 17 05 34.*

■ **Rassemblement du Vidauban (83).** Sur le parking de la Tuilerie, de 10h à 12h. *Rens. Michel François, 04 94 73 08 75.*

■ **Rassemblement en Avignon (84).** De 9h à 12h, sur le parking des allées de L'Oulle. *Rens. association.4A@orange.fr.*

■ **Rendez-vous à Valréas (84).** De 10h à 12h, parking Cave de la Gaillarde. *Rens. Anciens Véhicules de l'Enclave, 06 63 45 11 55.*

■ **Rencard de Toucy (89).** De 9h à 17h, parking de la gare. *Rens. Club Rétro Forterre, 03 86 41 98 75.*

■ **Rendez-vous de Linas (91).** De 10h à 12h30, sauf août, sur le parking de la mairie. *Rens. 06 86 06 85 93.*

■ **Réunion à Bois-Colombes (92).** Place de la Renaissance, à partir de 10h. *Rens. 06 08 32 65 42.*

■ **Rendez-vous de Suresnes (92).** De 10h à 13h, sauf juillet et août, face au cimetière américain. *Rens. Samuel Bohbot, 06 60 20 77 32.*

■ **Rassemblement du Plessis-Bouchard (95).** Parc du centre culturel, de 9h30 à 12h30. *Rens. ARCOP 06 74 38 21 37.*

Le 3e vendredi

■ **Réunion à Brevans (39).** A 20h30, salle des associations. *Rens. 03 84 79 05 23.*

■ **Rendez-vous à Paris (75).** A partir de 21h, avenue Foch. *Rens. 06 15 93 61 03.*

Le 3e samedi

■ **Rassemblement à Busloup (41).** De 10h à 12h30, Relais de Busloup. *Rens. 06 82 00 36 18.*

■ **Rassemblement à Noisy-le-Grand**

Le 3e dimanche, tous chez Gazoline ! 15 juillet

■ **Rencontre de voitures anciennes à Bailly (78)**. *Organisée par Gazoline* (06 14 47 23 29). Sur le parking du Parc des Fontenelles, à Bailly (entre Versailles et Saint-Nom-la-Bretèche), face à l'atelier de *Gazoline*, de 10h à 13h. En venant de Paris ou de l'A13 ou de l'A12, récupérer la N307 (direction Saint-Nom-la-Bretèche) et prendre, à droite, direction Bailly-Noisy-le-Roi. Traverser Bailly et, après le troisième feu, prendre à gauche direction Parc des Fontenelles. C'est là, à gauche, après le passage à niveau. En venant de Versailles ou de l'A86, prendre direction Saint-Cyr-l'Ecole. A Saint-Cyr, tourner à droite direction Bailly par la ferme de Gally. Au feu de Bailly, prendre à gauche direction Noisy-le-Roi et même punition dans Bailly.

(93). De 10h à 13h, place de la Mairie. *Rens. 06 84 04 75 15.*

Le 3e dimanche

■ **Rendez-vous à Annonay (07).** De 9h30 à 13h sauf en août, Place Edmond Michelet. *Rens. 06 21 23 40 58.*

■ **Rendez-vous à Entraygues-sur-Truyère (12).** De 9h30 à 12h30, parking de la Poste. *Rens. 06 64 93 16 66.*

■ **Rassemblement à Angoulême (16).** De 10h à 12h, au parc de Fregeneuil. *Rens. 06 76 63 29 50.*

■ **Rendez-vous à La Rochelle (17).** De 10h à 12h30, port des Minimes. *Rens. 06 51 21 41 85.*

■ **Rendez-vous à Brive (19).** De janvier à novembre, parking Leclerc. *Rens. 06 14 34 57 12.*

■ **Rassemblement à Yffiniac (22).** De 10h à 13h, à l'Hyper U. *Rens. 06 71 44 40 63.*

■ **Rassemblement à Trélissac (24).** De 10h à 12h, sur l'Esplanade Badinter. *Rens. Périgueux Auto Rétro, 06 17 74 62 17.*

■ **Rassemblement à Breuilpont (27).** De mars à octobre, de 9h30 à 13h au stade Gouery. *Rens. 06 88 62 29 58.*

■ **Rassemblement à Incarville (27).** Sur le parking Leclerc, de 9h à 12h30. *Rens. Collecto'mobile, 02 32 50 46 66.*

■ **Rassemblement à Vernon (27).** Au Centre des Tourelles, de 10h à 12h. *Rens. Autos Jadis, 06 79 27 15 10.*

■ **Rassemblement de Saint-Sébastien de Morsang (27).** De 9h à 13h, de mars à octobre, à la Mairie. *Rens. 06 24 24 59 81.*

■ **Rendez-vous à Voves (28).** De mars à octobre, de 9h30 à 13h. *Rens. Vincent Fouin, 06 45 47 29 10.*

■ **Rendez-vous de Saint-Lubin-de-Joncherets (28).** La Ferrette, de 10h à 13h. *Rens. Juvaboun, 06 60 22 91 71.*

■ **Rassemblement à Morancez (28).** De mars à octobre, de 9h30 à 12h, face à la mairie. *Rens. LVMC, 06 14 55 03 71.*

■ **Rendez-vous à Andernos-Les-Bains (33).** De juin à septembre, port du Betey, de 9h à 12h. *Rens. 06 14 39 22 54.*

■ **Rassemblement à Sainte-Croix-du-Mont (33).** De 9h à 12h, sur la place de l'Eglise. *Rens. 05 56 76 72 98.*

■ **Rassemblement à Liffré (35).** De 9h à 13h, Zac de Beaugé. *Rens. 02 99 68 35 53.*

■ **Rassemblement d'Azay-sur-Cher (37).** Sur l'aire de loisirs des bords du Cher, de 10h à 13h. *Rens. 02 47 50 46 15.*

■ **Rendez-vous à Savigny-en-Véron (37).** De 10h à 12h, d'avril à octobre, parking de l'auberge du Bocage. *Rens. 02 47 58 93 32.*

■ **Réunion à Bletterans (39).** De 10h à 12h, sur le parking du Super U. *Rens. 03 85 74 78 25.*

■ **Rassemblement à Hagetmau (40).** Sur le parking de l'Intermarché. *Rens. Hagetmau Méca Passion, 06 60 31 64 68.*

■ **Rencontre à Saint-Galmier (42).** En mars, juin, septembre et décembre, de 8h30 à 12h, à l'aérodrome. *Rens. 06 72 23 58 36.*

■ **Rassemblement à Pradelles (43).** D'avril à octobre, de 9h à 12h, Place de la Halle. *Rens. Rétromobile du Haut-Allier, 06 76 33 40 44.*

■ **Rassemblement à Pithiviers (45).** Mail Ouest, de 9h30 à 13h. *Rens. Les Vieux Pistons du Gâtinais, 06 75 70 83 22.*

■ **Rassemblement à Saint-Lyé-la-Forêt (45).** De 10h à 12h30, sur le parking derrière la Mairie. *Rens. 02 38 91 83 95.*

■ **Rassemblement à Segré (49).** De 10h à 12h30, place du Port. *Rens. 02 41 92 88 41.*

■ **Rassemblement à Ban-Saint-Martin (57).** Parking du Centre socio-culturel, de 10h à 13h. *Rens. www.cvg.asso.fr.*

■ **Rassemblement à Sarrebourg (57).** D'avril à septembre, de 9h30 à 12h30, parking Décathlon. *Rens. 06 75 62 30 03.*

■ **Rendez-vous à Colleret (59).** De 10h à 13h, place de Colleret. *Rens. 06 74 20 79 86.*

■ **Rassemblement à Chantilly-Lamorlaye (60).** Domaine de Chantilly, de 10h à 13h. *Rens. Daniel Grozdanic, 06 08 21 34 11.*

■ **Rencontre à Varinfroy (60).** Place de la Mairie, de 9h à 12h. *Rens. 03 44 87 49 00.*

■ **Exposition de véhicules à Brêmes (62).** De mars à octobre, à partir de 9h30. *Rens. 06 86 97 80 28.*

■ **Exposition statique au Bourget-du-Lac (73).** De mai à octobre, sur le parking Thomas II, de 9h à 12h. *Rens. 06 84 97 60 56.*

■ **Rencontre à Aumale (76).** De mars à octobre, de 8h30 à 12h30, parking Louis Philippe. *Rens. 06 77 33 79 39.*

■ **Rassemblement à Rouen (76).** De 9h30 à 12h30, quai de Seine, espace Marégraphe. *Rens. 06 15 37 02 56.*

■ **Rassemblement à Château-Landon (77).** De 10h à 12h, sur le parking du Mail. *Rens. 06 85 42 98 38.*

■ **Rendez-vous à Saint-Thibault-des-Vignes (77).** De 10h à 12h, sur le parking du Rigatoni Café. *Rens. 06 58 60 64 07.*

■ **Rendez-vous à Ozoir-la-Ferrière (77).** De 9h à 12h, parking Franprix. *Rens. Ozoir en Anciennes, 06 36 01 45 06.*

■ **Rencontre à Bailly (78).** De 10h à 13h, sur le parking du Parc des Fontenelles, face à l'atelier de *Gazoline*. *Rens. 06 14 47 23 29.*

■ **Rencontre à Rambouillet (78).** A partir de 9h30, au centre commercial de la Clairière. *Rens. 06 50 58 65 02.*

■ **Rencontre à Vaux-sur-Seine (78).** De 9h30 à 12h, sur le parking de la Gare. *Rens. Jean Riou, 06 11 86 87 95.*

■ **Rassemblement à Amiens (80).** De 9h30 à 13h, au kiosque du parc de La Hotoie. *Rens. 03 22 47 04 36.*

■ **Rendez-vous à Fayence (83).** De 9h à 12h30, parking Saint-Pierre et La Brèche. *Rens. David HRTeam, 06 22 43 27 49.*

■ **Rassemblement à Piolenc (84).** De 9h à 12h, cours Corsin.*Rens. 06 13 86 80 99.*

■ **Rencontre de Poitiers (86).** De 9h30 à 12h, au Class Hôtel Restaurant, rocade Nord. *Rens. 05 49 54 45 37 après 19h.*

■ **Rassemblement à Viry-Châtillon (91).** De 9h30 à 13h30, sur le parking de la mairie. *Rens. 06 89 34 57 79.*

■ **Rendez-vous à La Garenne-Colombes (92).** De 9h à 13h, place de la Liberté. *Rens. VACP 92, 06 80 67 44 91.*

■ **Rendez-vous de Gagny (93).** Devant le marché des Amandiers, de 10h à 12h. *Rens. M. Bourgueil, 06 88 40 76 60.*

■ **Rendez-vous à Aulnay-sous-Bois (93).** De 9h à 13h, sauf juillet et août, carrefour de l'Orméteau. *Rens. 06 16 85 37 81.*

■ **Expo à Sucy-en-Brie (94).** De 9h à 12h, sur la place du marché, face à la cité verte. *Rens. Sucy Classic Club, 06 09 01 89 45.*

■ **Rassemblement à Herblay (95).** Parking du Truffaut. *Rens. 06 78 76 72 52.*

■ **Rassemblement à Bouffémont (95).** De 9h à 12h30, parking du centre culturel. *Rens. 06 09 68 73 70. Confirmation sur le site : www.lesvieuxpneusdecentnoix.com.*

Le 4e samedi

■ **Rencontre amicale à Louveciennes (78).** De 10h à 13h, sur le parking de la gare. *Rens. 06 33 37 77 83 ou 06 60 49 07 37.*

Le 4e dimanche

■ **Rassemblement à Dompierre-sur-Besbre (03).** De 10h à 12h, sur la place de l'Ile face à la piscine. *Rens. 06 30 96 83 75.*

■ **Rassemblement à Saint-Julien-de-l'Escap (17).** Sur le parking du restaurant L'Escap, de 10h à 12h. *Rens. 06 31 91 62 10.*

■ **Rassemblement à Tonnay-Charente (17).** D'avril à octobre, de 9h à 12h, au Club Nautique des Capucins. *Rens. 05 46 88 00 19.*

■ **Rencontre à Brive (19).** De 9h30 à 12h30, place de Lattre de Tassigny. *Rens. 05 55 24 43 08 ou 06 82 12 61 06.*

■ **Réunion à Plurien (22).** Place du Manoir Montangué, de 10h à 12h30. *Rens. 06 14 42 64 63.*

■ **Rencontre à Saint-Paul-Trois-Châteaux (26).** Place Chausy, d'octobre à mars. *Rens. 06 03 90 14 46.*

■ **Rassemblement aux Andelys (27).** De 9h30 à 12h30, sur la place du marché, Grand Andely. *Rens. 06 24 12 23 78.*

■ **Rassemblement à Breuilpont (27).** De 10h à 13h, devant l'ancienne gare. *Rens. 06 61 39 46 06.*

■ **Rencard à Châteaudun (28).** De mars à octobre, sur le parking Intermarché, de 9h30 à 13h. *Rens. Club Les Increvables, 06 86 35 72 08.*

■ **Rendez-vous à Pujaut (30).** De 9h à 12h, sur la place du marché. *Rens. Jeunes Amateurs de Vieilles Autos, 06 83 14 85 00.*

■ **Rassemblement à Gradignan (33).** De 9h30 à 12h30, sur le parking du lycée des Graves. *Rens. 06 86 67 90 34.*

■ **Rassemblement à Fondettes (37).** Rue Rabelais, de 10h à 13h. *Rens. 06 87 54 90 76.*

■ **Rassemblement de Soustons (40).** Sauf décembre, de 10h à 12h30, aux arènes. *Rens.06 26 05 37 30.*

■ **Rendez-vous à Saint-Brévin-les-Pins (44).** De 10h à 13h, au débarcadère. *Rens. Club Dynamo, 06 14 56 26 38.*

■ **Rendez-vous à Guémené-Penfao (44).** De 9h à 13h, parking du Mail Jean-Jaurès. *Rens. Les Vieux Pistons Guéménéens, 06 68 09 45 66.*

■ **Rendez-vous à Saint-Nazaire (44).** De 10h30 à 12h, en face de la base sous-marine. *Rens. Ecurie Côte d'Amour, 06 85 87 80 15.*

■ **Rassemblement d'Orvault (44).** De 11h à 13h, sur le parking de la Carrière, derrière la mairie. Rens. 06 07 46 62 59.

■ **Rassemblement de La Chapelle-Saint-Mesmin (45).** De 9h30 à 12h30, parking Espace Bel-Air. *Rens. 06 03 15 83 25.*

■ **Rencard Rétro Sports des Thermes à Amnéville (57).** De mars à novembre, de 9h30 à 12h, derrière l'Office du tourisme. *Rens. Club RSA Exception, 06 75 48 40 53.*

■ **Sunday Drivers à Seclin (59).** A partir de 9h30 chez Zen Motor's, rue de l'Industrie. *Rens. 06 72 01 16 12.*

■ **Rencontre à Montataire (60).** Face au cinéma Pathé, de 10h à 13h. *Rens. 03 44 27 55 75.*

■ **Rassemblement à Bidart (64).** De 9h à 12h, au parking Zirlinga. *Rens. CBVA, 05 59 93 11 99.*

■ **Rendez-vous à Port-sur-Saône (70).** De 9h30 à 12h30, de mars à novembre, au skate-parc. *Rens. Auto Rétro Terre de Saône- 70, 06 80 08 20 75.*

■ **Rassemblement à Bourdainville (76).** De 10h à 12h, place de la Mairie. *Rens. Club Sports et loisirs, 02 35 56 03 20.*

■ **Rendez-vous à Maule (78).** A partir de septembre, sur la place de la Salle des Fêtes, de 10h à 12h. *Rens. Association Rétro Mauloises, 06 07 77 78 43.*

■ **Rencontre à Thoiry (78).** Parking du Château, de 14h30 à 17h. *Rens. 06 71 75 56 67.*

■ **Rendez-vous à Vaison-la Romaine (84).** De 9h à 13h, parking de la Poste. *Rens. 06 61 24 57 18.*

■ **Rendez-vous à Ans (Belgique).** D'avril à octobre, de 10h à 11h30, sur le parking du Carrefour. *Rens. Amis du Patrimoine Autos Motos de Liège, 0032 04 246 51 87.*

Tous les derniers samedis

■ **Rassemblement à Dijon (21).** De 9h30 à 12h, Brasserie du marché de gros, 1 rue Léon Delessard. *Rens. 03 80 71 14 35.*

Tous les derniers dimanches

■ **Rendez-vous à Manosque (04).** De 9h30 à 12h, sur le parking de l'Hyper U, sauf juillet, août et décembre. *Rens. 06 40 35 92 71.*

■ **Rassemblement à Alairac (11).** De 10h à 13h et de mars à novembre, à l'Espace Mitterrand. *Rens. 06 80 14 52 41.*

■ **Rassemblement à Fos-sur-Mer (13).** De 9h à 12h, sur l'esplanade du complexe sportif Parsemain. *Rens. 06 82 03 13 17.*

■ **Rassemblement convivial à Saint-Désir-de-Lisieux (14).** De 10h à 12h30, sur le parking de l'école, route de Falaise. *Rens. 02 31 62 09 73 ou 06 15 25 37 71.*

■ **Rassemblement d'Argent-sur-Sauldre (18).** De mars à octobre, de 9h30 à 12h30 sur la digue de l'Etang du Puits. *Rens. 02 48 58 46 40.*

■ **Rassemblement à Bosc-Roger-en-Roumois (27).** Sur le parking Aldi, de 10h à 12h. *Rens. 06 08 88 13 35.*

■ **Rassemblement de Lery (27).** De 14h à 17h30, rue des Emotelles. *Rens. 06 65 12 83 71.*

■ **Rencontre à Gourdan-Polignan (31).** De 9h à 12h, zone commerciale de Super U. *Rens. 05 61 95 69 21.*

■ **Rendez-vous à Capestang (34).** De 9h30 à 13h, salle Nelson Mandela. *Rens. Capestang Classiques, 06 76 38 28 13.*

■ **Réunion à Viols-le-Fort (34).** Sauf juillet et décembre. Porte de Milan, de 11h à 18h. *Rens. Club Wagon Bleu, 06 32 64 29 84.*

■ **Rendez-vous de Bédée (35).** De 10h à 13h, au grand parking derrière l'église. *Rens. 06 60 13 81 20.*

Nouv ■ **Réunion de Lohéac (35).** De 10h à 16h, au centre-ville. *Rens. 06 10 77 07 44.*

■ **Issoudun en anciennes (36).** De mars à octobre, de 10h à 12h, sur le parking du Bricomarché. *Rens. 02 54 49 48 33.*

■ **Rassemblement à St-Avertin (37).** De 10h30 à 12h, au château de Cangé. UNIQUEMENT LES MOIS DE 5 DIMANCHES *Rens. 02 47 25 19 96 (ap. 19h).*

■ **Rassemblement à Saint-Clair-de-la-Tour (38).** ZI Le Chapelier, La Tour du Pin, de 9h à 15h. *Rens. 06 08 05 72 02.*

■ **Rendez-vous à Grenade-sur-L'Adour (40).** De 10h à 12h, face à la mairie. *Rens. Didier Stucker, 06 71 41 57 71.*

■ **Rendez-vous à Thenay (41).** A partir de 10h, sur les circuits du Val-de-Loire. *Rens. Patrick Rabet, 06 40 33 93 93.*

■ **Rendez-vous d'Aurec-sur-Loire (43).** Sous le pont d'Aurec, de mars à octobre, de 9h à 13h. *Rens. Touring-Cars, 06 07 70 15 65.*

■ **Réunion à Chécy (45).** De 10h à 12h, sur le parking du Leclerc. *Rens. AMJCO, 02 38 86 07 25 ou 06 08 53 05 89.*

■ **Rassemblement à Courtenay (45).** De 10h à 12h, sur la place de la gare. *Rens. Court'Auto Moto Passion, 06 29 44 73 30.*

■ **Rendez-vous à Laval (53).** De février à novembre, de 10h à 13h, parking du Quick. *Rens. West American Cars, 06 74 78 35 90.*

■ **Rassemblement à Levoncourt (55).** De 9h à 16h, sur le parking Chez Catharina, 5 Grande rue. *Rens. 06 85 86 87 85.*

■ **Rendez-vous à Plescop (56).** De 10h à 13h, sur le parking du magasin Carrefour Contact. *Rens. ASPYC, 06 60 65 33 44.*

■ **Rassemblement à Cambrai (59).** Au port de Cantimpré, de 9h30 à 12h30. *Rens. ACBA, 07 60 06 94 11.*

■ **Réunion de Nomain (59).** De 10h à 12h, derrière l'église. *Rens. Les Vieilles Bielles Warlaing, 03 27 27 97 28.*

■ **Rencontre à Lumbres (62).** 2 bis rue Emile Zola. *Rens. Francis, 03 21 39 75 34.*

■ **Rassemblement à Autun (71).** Sur la place du Champ de Mars, à partir de 10h. *Rens. 03 85 52 77 61.*

■ **Réunion à Fécamp (76).** Sur le parking du Carrefour, de 10h à 13h. *Rens. Loïc Demongher, 02 35 28 74 32.*

■ **Réunion à Mitry-Mory (77).** Sauf juillet, août et septembre. De 9h à 12h. *Rens. 01 48 16 90 45.*

■ **Réunion de Maisons-Laffitte (78).** A partir de 10h30, à l'hippodrome. *Rens. Philippe de Silans, 01 39 12 19 38.*

■ **Rassemblement de Caderousse (84).** De 9h à 12h30, cours Guy Moquet, UNIQUEMENT LES MOIS DE 5 DIMANCHES. *Rens. 04 13 07 73 84 ou 06 22 74 25 20.*

■ **Rassemblement à Saint-Yrieix-la-Perche (87).** De 9h30 à 12h30, sur la place de la Nation. *Rens. ACA, 06 74 43 86 55.*

■ **Rassemblement de La Bresse (88).** De 9h à 12h, au complexe sportif. *Rens. Club Rétro Loisirs Ligne Bleue, 03 29 25 96 01.*

■ **Rassemblement de Contrexéville (88).** Devant la Galerie thermale, de 9h à 12h (d'avril à septembre). *Rens. Club Auto Rétro Vosgien, 06 63 13 35 83.*

■ **Rencontre de Belfort (90).** Rue piétonne, de 10h à 12h. *Rens. Belfort Auto Rétro, 06 61 11 44 10.*

■ **Parade Linas Autodrome (91).** A partir de 10h, place de la Mairie. *Rens. 01 69 80 14 36.*

■ **Réunion de Sainte-Geneviève des Bois (91).** Sauf décembre, de 10h à 12h30, sur le parking de l'Hôtel de Ville, place Roger Perriaud. *Rens. 06 88 64 98 36.*

■ **Réunion de Breuillet (91).** De 10h à 13h sur le parking Netto. *Rens. 06 61 14 91 82.*

27 juin

■ **Bénédiction à Tourcoing (59).** *Organisé(e) par Les Amis de Tourcoing, rue Faidherbe, 53200 Tourcoing. T. : 06 71 95 56 26.* Sur la Grand Place, messe solennelle puis bénédiction. Ouvert à tous. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 17h-20h30.*

29 et 30 juin

■ **Festival Vintage Bel-Air à Vignoles (21).** *Organisé(e) par Vintage Bel-Air, 5 rue Châteaux, 21200 Vignoles. - festival.vintagebelair.com.* Dans le parc du château, exposition de véhicules anciens, cinéma en plein air, concerts, village vintage. *Tarif(s) d'entrée : à partir de 9 euros.*

Du 29 juin au 1er juillet

■ **3e Estivale Rétro au Roc-Saint-André (22).** *Organisé(e) par Armor Véhicules Anciens, 7 rue des 7 Fontaines, 22590 Pordic. T. : 06 14 43 93 30.* Balades adaptées aux avant-guerre de 80 km le samedi et 40 le dimanche, camping avec caravanes rétro. *Frais d'engagement : à partir de 160 euros.*

■ **3e Belfort Rétro Festival (90).** *Organisé(e) par Belfort Auto Rétro, 21 avenue du général de Gaulle, 90300 Valdoie. T. : 06 61 11 44 10.* Place de la Résistance, bourse, expo de voitures anciennes. Thème à l'honneur : Les Gendarmes de Saint-Tropez. Le dimanche, défilé de véhicules d'époque en costumes. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : à partir de 18h (vendredi), 14h-23h (samedi), 10h-18h (dimanche).*

30 juin

■ **Balade en Beaujolais (69).** *Organisé(e) par Ecurie des Lapins, Chanrion, 69870 Poule-les-Echarmeaux. T. : 04 74 62 33 09. - ecuriedeslapins@orange.fr.* Randonnée touristique à parcours secret d'environ 200 km réservée aux véhicules fabriqués avant 1987. *Horaires : à partir de 9h30. Frais d'engagement : 95 euros par équipage.*

30 juin et 1er juillet

■ **Rétrofestival de Caen (14).** *Organisé(e) par Rétrofestival, 161 rue du Vieux-Manoir, 14200 Hérouville-saint-Clair. - www.retrofestival.fr.* Sur le circuit de la Prairie, expositions thématiques de véhicules anciens.

■ **Les 50 ans de l'Escort à Sainte-Suzanne (25).** *Organisé(e) par Team 2000 RS, 44 route de Besançon, 25630 Sainte-Suzanne. T. : 09 63 54 31 41. - sylvain.marinot@wanadoo.fr.* A la salle polyvalente, balade le samedi après-midi réservée aux Ford propulsion, exposition des autos le dimanche toute la journée. *Horaires : 9h-18h (dimanche).*

■ **Rallye du Soleil dans le Lot (46).** *Organisé(e) par CARMP, 1 allée Abel Boyer, 31770 Colomiers. T. : 06 03 31 05 16. - www.carmp.fr - carmp@wanadoo.fr.*

■ **Route des vacances à Bourbonne-les-Bains (52).** *Organisé(e) par Club Vignette Gratuite, Zone de Loisirs, Forêt de Haye, 54840 Velaine-en-Haye.*
- www.cvg.asso.fr.
Reconstitution de la route des vacances dans les années 60.

■ **Festival des Véhicules Anciens de Mulhouse (68).** *Organisé(e) par FVA, 120 rue Lefebvre, 68100 Mulhouse. T. : 03 89 46 80 00.*
- www.fva-mulhouse.fr.
Exposition de véhicules anciens, pièces détachées, animations diverses. *Tarif(s) d'entrée : 10 euros, 15 euros pour les deux jours, gratuit pour les - de 15 ans. Horaires : 10h-20h (samedi), 10h-18h (dimanche).*

1er juillet

■ **Crécy en anciennes à Crécy-sur-Serre (02).** *Organisé(e) par Rétro 02, 8 rue du Grand Marais, 02270 La Ferté-Chevresis.*
T. : 06 16 06 59 02.
- www.retro02.net
- contact@retro02.net.
Balade de 70 km le matin, exposition et présentation des véhicules l'après-midi. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 9h-17h.*

■ **Expo-bourse à Coursan-en-Othe (10).** *Organisé(e) par Les Belles d'Autrefois, Gérard Boisson, 1 ruelle aux Bœufs, 10130 Villeneuve-au-Chemin.*
T. : 03 25 80 89 11
ou 06 50 47 58 37.
Bourse aux pièces, exposition d'autos et motos anciennes, miniatures et documentation. Balade le matin. *Tarif(s) de location : 2 euros le m/l. Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 8h-18h.*

■ **Vente aux enchères à Caen (14).** *Organisé(e) par Alliance Enchères, T. : 02 33 32 00 02.*
- www.interencheres.com
- contact@orne-encheres.fr.
Vente de voitures anciennes et de prestige. Catalogue en ligne sur le site www.interencheres.com. *Horaires : à partir de 13h30.*

■ **9e Fête de la mécanique à Saint-Luperce (28).** *Organisé(e) par Sport Racing Team, 17 rue Maurice Dumais, 28190 Saint-Luperce. T. : 02 37 28 31 55.*
Sur la base de Loisirs Maurice Dumais, vente de pièces autos et motos anciennes, miniatures, documentation, modélisme, exposition de véhicules anciens et de prestige, quads, motos, camions, tracteurs. *Tarif(s) de location : 3,50 euros le m/l. Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 8h-18h.*

■ **Exposition de voitures à Uzès (30).** *Organisé(e) par 2 CV Club de l'Uzège, 1 rue des Ecoles, 30700 Saint-Maximin.*
T. : 06 32 88 08 80
ou 06 51 73 06 40.
- 2cvclubuzege@gmail.com.
Sur l'esplanade.

■ **Classics and Youngtimers Day à Caragoudes (31).** *Organisé(e) par Cercle T, Cidex 4011, 37840 Seilh.*
T. : 05 61 59 90 82.
- www.cerclet.asso.fr.
Parcours au road book sans chronométrage ni calcul de vitesse. *Horaires : 9h-18h. Frais d'engagement : 60 euros par équipage.*

■ **Expo-bourse à Montfort-le-Gesnois (72).** *Organisé(e) par CAR Le Mans et RMS, 276 bd Demorieux, 72100 Le Mans. T. : 06 03 12 79 20.*
- www.car-le-mans.fr.
Manifestation organisée en soutien à l'association caritative Rêves. *Horaires : 9h-18h.*

■ **Exposition de voitures anciennes à Caucalières (81).** *Organisé(e) par L'Etincelle, 1 rue de la Mairie, 81200 Caucalières.*
- toliduarte@gmail.com.
Au stade, exposition de voitures anciennes et d'exception. Balade le matin. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 8h30-17h.*

7 juillet

■ **Rassemblement d'autos anciennes à Saint-Benoît-du-Sault (36).** *Organisé(e) par Festiv'Musique, 3 rue G. Ratier, 36170 Saint-Benoît-du-Sault. T. : 02 54 24 31 99 ou 06 26 31 31 25.*
- www.festiv-musique.com.
Exposition de véhicules anciens, démonstrations sur route, ambiance rock/Cajun.

■ **Rallye des Quatre-Vins à Gaillac (81).** *Organisé(e) par AVAG, Mairie, 70 place Hautpoul, 81600 Gaillac.*
T. : 06 28 36 12 43
ou 06 98 87 03 58.
- www.avag81.com

Beaulieu events

International Autojumble
1 & 2 septembre 2018

La PLUS GRANDE version en plein air d'autojumble en Europe !

Plus de 2 000 Stands
où acheter des pièces détachées de véhicules à moteur, des accessoires et des objets liés à l'automobile

Automart
Plus de 200 véhicules en vente, du modèle ancien à remettre en état au spécimen prêt pour les concours automobiles

Plus: Musée National des Véhicules à Moteur, Palace House, Domaine et Jardins, Abbaye de Beaulieu, & World of Top Gear

VENTE AUX ENCHÈRES BONHAMS Uniquement le samedi : vente de véhicules.
Participation par catalogue uniquement +44 (0) 20 7393 3900.

internationalautojumble.co.uk

Billets +44 (0)1590 612888 Information +44 (0)1590 614614

Brittany Ferries
UNE AUTRE IDÉE DU VOYAGE
OFFRES SPÉCIALES POUR LES JUMBLERS
Sur la traversée des véhicules
15% de réduction
du 29 août au 4 septembre 2018
Tél. : 0825 828 828 Code: Beaulieu
Réduction non cumulable avec d'autres offres promotionnelles.

- avag81@orange.fr.
Balade de 47 ou 85 km réservée aux deux-roues de plus de 30 ans. *Horaires : à partir de 14h30.*

7 et 8 juillet

■ **Cromzanfolie Happy Days à Bellerive-sur-Allier (03).** *Organisé(e) par Cromzanfolie American Cars Club de Vichy, 5 rue Massenet, 03700 Bellerive-sur-Allier. T. : 06 .70 .01 .99 63.*
- cromzanfolie@gmail.com.
Au stade municipal, rassemblement de voitures américaines, customs, Harley, Cox. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 10h-minuit (samedi), 10h-18h (dimanche).*

■ **Rallye de Raulhac en Carladès (15).** *Organisé(e) par Service Animation, Le Bourg, 15800 Raulhac. T. : 04 71 49 59 36.*
- www.animationraulhac.com.
Parcours au road book ouvert aux voitures de collection, motos, youngtimers. *Horaires : à partir de 8h30.*

■ **7e Festa de la locomocion de Poussan (34).** *Organisé(e) par Rétro Pouss Auto, 12 rue François Poryol, 34560 Poussan. T. : 06 26 11 07 18.*
- www.retro-pouss-auto.fr
- leclub@retro-pouss-auto.fr.
Au complexe sportif, rassemblement autos, motos, véhicules agricoles, camions, vélos, scooters, etc. Rallye Au Thau de 14h à 18h le samedi, bourse d'échanges, tombola et concours le dimanche. *Tarif(s) de location : gratuit. Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 14h-18h (samedi), 9h-17h30 (dimanche).*

8 juillet

■ **Rassemblement de véhicules anciens à Montrevel-en-Bresse (01).** *Organisé(e) par Garage FR Automobiles, 676 avenue de Mâcon, 01340 Montrevel-en-Bresse. T. : 04 74 30 82 22.*
Sur le parking de la base de Loisirs. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : à partir de 14h.*

■ **Exposition d'autos et motos anciennes à Lablachère (07).** *Organisé(e) par Vieux Boulons Lablacherois, route de Joyeuse, 07230 Lablachère.T. : 04 75 36 64 03 ou 06 83 61 20 05.*
Vide-garages, bourse aux pièces détachées, exposition d'autos et motos anciennes, balade de 30 km le matin et l'après-midi. *Tarif(s) de location : gratuit. Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 8h-18h. Balade à 10h et 14h.*

■ **4e Rassemblement à Saint-Sauves (63).** *Organisé(e) par Rétro Auto Moto Saint-Sauves, rue de Clermont-Ferrand, Le Jansannet, 63950 Saint-Sauves-d'Auvergne. T. : 04 73 81 13 46 ou 06 77 61 86 70.*
Au Parc Garenne, exposition de voitures et motos anciennes, vide-greniers et balade. *Horaires : à partir de 10h.*

Du 13 au 15 juillet

■ **Rassemblement de Fiat 500 à Saint-Suliac (35).** *Organisé(e) par Fiat 500 et Dérivés Club de France, 3 chemin du Tertre, 35430 Saint-Suliac. T. : 06 67 64 07 90.*
- www.club-fiat-500.com.
Balades et activités nautiques.

14 juillet

■ **Bourse-expo auto moto et agricole à Moussoulens (11).** *Organisé(e) par Rétro Organisation, 635 route de Lardit, 40200 Pontenx-les-Forges. T. : 06 04 .67 66 70.*
- www.retro-organisation.com
- retroorganisation@sfr.fr.
Au Parc Expo, vente de pièces autos, motos et véhicules agricoles, doc., miniatures. Expo de voitures et motos de collection, tombola. *Tarif(s) d'entrée : gratuit.*

■ **Balade découverte de la région de Vayrac (46).** *Organisé(e) par Rétro Twin Vayracois, 136 avenue de Brive, 46110 Vayrac. T. : 05 65 32 68 49.*
- secretariattrtv46@yahoo.com.
Au départ et à l'arrivée de la place du Marché. *Horaires : 9h-16h. Frais d'engagement : 10 euros par pers.*

■ **Festival des Vieilles Mécaniques d'Housseville (54).** *Organisé(e) par Association Sport et Culture d'Housseville et Club 4L Lorraine, Alban Bottin, 10 rue des Tilleuls, 54330 Quévilloncourt. T. : 06 38 28 67 56.*
- alban.bottin@orange.fr.
Rassemblement de voitures, motos, tracteurs anciens, véhicules militaires, bourse aux pièces détachées. *Tarif(s) de location : gratuit. Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 8h-17h30.*

Tout Tacot Limouxin
11ème BOURSE D'ÉCHANGE
AUTOS MOTOS TRACTEURS
À LIMOUX (11)
Une Renault 4L à gagner
Samedi 4 & Dimanche 5 Août 2018
Tel: 06.30.05.30.52 - www.touttacotlimouxin.fr

Boulodrome
RUMILLY (74)
18 et 19 août 2018
32e rassemblement autos/motos anciennes et bourse aux pièces
Autos Motos Anciennes & Vintages
900 m2 couverts + 5000 m2 de parking - Buvette - Restauration
Samedi de 9h à 18h - Dimanche de 9h à 17h - Balade de 10h à 12h
Organisation : Club Auto-Retro de l'Albanais
Contact : Claude au 06.95.48.89.76
email : auto.retro.albanais@gmail.com

14 et 15 juillet

■ **Festival à Espalion (12).** *Organisé(e) par Les Vieilles Bielles de l'Aubrac, Mairie, 12500 Espalion. T. : 06 .47 87 93 48 ou 06 80 07 92 06.*
Exposition de véhicules anciens et de matériel agricole, youngtimers. concours d'élégance, défilé et balade. *Tarif(s) d'entrée : gratuit.*

15 juillet

■ **3e Ronde historique des Bords de l'Ain à Varambon (01).** *Organisé(e)*

par CMBA, 400 rue des Rives de l'Ain, 01160 Varambon. T. : 06 63 61 32 29.
Balade au road-book. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : à partir de 9h.*

■ **11e Rassemblement à Puimoisson (04).** *Organisé(e) par Lou Mistraou, Route de Riez, Les Combes, 04410 Puimoisson. T. : 06 03 29 69 65. - richardroux@wanadoo.fr.*
Concentration de voitures anciennes et de collection, promenade dans les Lavandes et tombola. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 9h30-17h. Frais d'engagement : 7 euros par voiture (balade).*

■ **Exposition de voitures anciennes à Wervicq (59).** *Organisé(e) par Les Bielles Mécaniques Wervicquoises, 28 gravier du Robinet, 59117 Wervicq-Sud. T. : 06 16 59 30 67.*
Place du général de Gaulle, voitures anciennes et youngtimers, véhicules militaires, stands divers. *Tarif(s) de location : gratuit. Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 10h-18h.*

21 et 22 juillet

■ **Les 48 Heures Auto Rétro à Mauriac (15).** *Organisé(e) par Les Guimbardes Mauriacoises, Joël Rives, 29 bd Pasteur, 15200 Mauriac. T. : 06 21 97 55 04. - joel.gordini@hotmail.fr.*
Rassemblement de véhicules anciens, sportifs ou youngtimers de toutes marques, circuit découverte des Monts du Cantal le samedi après-midi (inscription obligatoire). *Tarif(s) d'entrée : gratuit.*

■ **15e Festival des vieilles mécaniques de Jardin (38).** *Organisé(e) par Club Rétromécanique de Jardin, Mairie, 38200 Jardin. T. : 07 82 68 19 90 ou 06 83 04 16 94. - philippe.petit6@gmail.com.*
Au stade, exposition de véhicules anciens, autos et motos, tracteurs, bourse aux pièces, miniatures, moisson et battage à l'ancienne. *Tarif(s) d'entrée : 2 euros, gratuit pour les conducteurs en véhicule ancien. Horaires : 9h-18h.*

■ **22e Grand Prix Rétro de Puy Notre-Dame (49).** *Organisé(e) par Association du Grand Prix Rétro du Puy Notre-Dame, 1 rue de la Mairie, 49260 Le Puy-Notre-Dame. T. : 06 33 28 88 35. - www.grandprixretro-puynotredame.com.*
Rassemblement de tricyclecars, motos et side-cars d'avant-guerre, plateau spécial motos à courroie. Nocturne le samedi, Grand Prix le dimanche. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 18h-minuit le samedi, 10h30-19h le dimanche.*

22 juillet

■ **Expo, bourse et balade en voitures anciennes aux Plans-d'Hotonnes (01).** *Organisé(e) par Chrono Sport Chasseland, 21 rue Charles Baudelaire, 69680 Chassieu. T. : 06 07 02 28 64. - philippe.raymond@terreal.com.*
Sur le parking de la station de ski, expo de voitures anciennes, sportives et youngtimers, bourse aux pièces et balade. *Tarif(s) de location : 2 euros le m/l. Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 9h30-18h.*

■ **Classic du Pays Viganais (30).** *Organisé(e) par Team Auto Viganais, Mairie, 30120 Le Vigan. T. : 06 87 83 94 21. - www.teamautoviganais.fr.*
Au Parc des Châtaigniers, exposition de voitures de collection et de course, bourse aux pièces détachées, balade dans les Cévennes. *Tarif(s) de location : gratuit. Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 8h-17h. Frais d'engagement : 80 euros/équipage.*

■ **4e Rassemblement de véhicules anciens à Guémené-Penfao (44).** *Organisé(e) par Les Vieux Pistons Guéménéens, Mairie, rue de l'Hôtel de Ville, 44290 Guémené-Penfao. T. : 06 68 09 45 66. - vpg1.e-monsite.com.*
Concentration d'autos, motos et utilitaires de 1900 à 1990. Vide-garage et balades cyclos. *Tarif(s) d'entrée : gratuit.*

■ **Rassemblement à Issoire (63).** *Organisé(e) par Exclusive Cars Issoire, 8 rue Simone de Beauvoir, 63500 Issoire. T. : 06 64 38 22 40.*
Sur le parking de la salle Animatis. Avec le soutien de la ville et de la Prévention Routière. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 9h-13h.*

■ **16e Fête de l'Andelle à Forges-les-Eaux (76).** *Organisé(e) par Mairie, Place Brévière, 76440 Forges-les-Eaux. T. : 02 32 89 97 37. - www.forgesleseaux.fr.*
Rassemblement de véhicules anciens d'avant 1980, voitures d'exception acceptées. Balades touristiques le matin (les places sont limitées).

■ **Concentration d'automobiles à Canjuers (83).** *Organisé(e) par 1er RCA Canjuers, Quartier de-Lattre-de-Tassigny, 83998 Canjuers. T. : 06 08 33 33 19. - ogeraucogetude@aol.fr.*
Course de côte sans chrono sur circuit asphalte de 4,7 km réservée aux véhicules d'avant 1990. Limité à 50 voitures.

Du 27 au 29 juillet

■ **Super VW Fest au Mans (72).** *Organisé(e) par Association Super VW Festival, 31 rue de la Tour d'Auvergne, 44200 Nantes. T. : 09 83 96 98 57. - www.supervwfest.com.*
Sur le circuit des 24 Heures du Mans, rassemblement de VW anciennes refroidies par air, démonstrations sur piste, concerts, parade le samedi. *Horaires : à partir de 9h.*

28 et 29 juillet

■ **La Route 41 à Thenay (41).** *Organisé(e) par Les Circuits du Val-de-Loire, 20 route de Phages, 41400 Thenay. T. : 06 40 33 93 93. - patrick@circuitsvaldeloire.fr.*
Deux jours d'ambiance country au cœur des châteaux de la Loire. Rassemblement d'autos, camions et motos américaines et de légende. Expositions, parades et démonstrations. *Tarif(s) d'entrée : 5 euros (visiteurs), gratuit (participants et - de 14 ans). Horaires : à partir de 10h.*

29 juillet

■ **Sortie 2 CV et dérivés en Haute-Garonne (31).** *Organisé(e) par Club Auto Rétro Midi-Pyrénées, 1 allée Abel Boyer, 31770 Colomiers. T. : 06 03 31 05 16. - www.carmp.fr - carmp@wanadoo.fr.*
Sortie réservée aux Citroën 2 CV et dérivés.

■ **14e Maxi 5 au Pouliguen (44).** *Organisé(e) par Grand Tourisme Orvaltais, Jean-Paul Durand, 34 rue Hubert de la Brosse, 44700 Orvault. T. : 06 07 46 62 59. - asso-gto@orange.fr.*
Sur le parking de l'Intermarché, rassemblement de véhicules anciens et sportifs. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 10h30-13h.*

Fiche de renseignements Agenda

Organisateurs, clubs, associations, particuliers... Pour annoncer GRATUITEMENT votre manifestation dans l'Agenda, merci de remplir cette fiche le plus précisément possible et de nous la renvoyer à GAZOLINE, Service Agenda, 50 bd Sénard, 92210 Saint-Cloud

Date : ..... 2018 Intitulé : .....

Organisé par : .....

Adresse de l'organisateur : .....

CP ..... VILLE .....

Téléphone : ..... ou ..... Fax .....

Site internet : ..... email : .....

Lieu précis de la manifestation : ..... Dpt (ou pays) : .....

Résumé : .....

.....

.....

.....

Tarifs de location : ..... Tarifs d'entrée : .....

Frais de participation : ..... Horaires : .....

JOIGNEZ ÉVENTUELLEMENT UNE DOCUMENTATION PLUS COMPLÈTE

4 août

■ **Bourse d'échanges à Pradelles (48).** *Organisé(e) par Rétromobile du Haut-Allier, 48300 Langogne. T. : 06 76 33 40 44 ou 06 24 86 43 21.*
Au stade de foot, bourse et rassemblement de véhicules anciens. Gratuit pour les 50 premiers exposants inscrits. *Tarif(s) de location : 2,50 euros le mll. Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 8h-18h.*

4 et 5 août

■ **11e Bourse d'échanges à Limoux (11).** *Organisé(e) par Tout Tacot Limouxin, Espace Fécos, 7 avenue du Pont de France, 11300 Limoux. T. : 06 30 05 30 52. - www.touttacotlimouxin.fr - contact@touttacotlimouxin.fr.*
Exposition d'autos, motos et tracteurs, pièces détachées. Tombola avec une Renault 4 à gagner.

■ **Rassemblement de voitures anciennes à Chamouillac (17).** *Organisé(e) par Maison Daviaud, Domaine de la Coussaïe, 17130 Chamouillac. T. : 06 32 22 70 09. - www.maison-daviaud.com - daviaudr@gmail.com.*
Rassemblement de Renault 4, 2 CV, Cox et autres voitures anciennes, balades en hélicoptère le samedi. *Tarif(s) d'entrée : gratuit.*

5 août

■ **Fête des Battages à Saint-Cybranet (24).** *Organisé(e) par Association des Vieilles Bielles Agricoles du Périgord, Le Coudert, 24250 Saint-Cybranet. T. : 06 22 40 60 27. - marie-france.lachastre @orange.fr.*
Au stade Jean Barde, rassemblement de vieux tracteurs et de voitures anciennes, démonstrations de battage et vieux métiers, vide-greniers et expositions. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 9h-19h.*

■ **11e Bourse d'échanges-expo de Bretenoux (46).** *Organisé(e) par Guidons et Calandres Quercynois, Les Rouquets, 46130 Saint-Michel-Loubejou. T. : 05 65 39 77 41 ou 06 30 78 51 27.*
Sur l'île de la Bourgnatelle, pièces autos, motos, miniatures, documentation. Exposition et présentation d'autos, motos et matériel agricole. Parking gratuit. *Tarif(s) de location : 2 euros le mll. Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 8h-18h.*

■ **2e Concentration Auto Rétro de Ménil-Hermei (61).** *Organisé(e) par Association du Patrimoine, Joël Chauvin, Mairie, 61210 Ménil-Hermei. T. : 02 33 35 29 22 ou 06 03 88 16 30. - marie-france.lachastre@orange.fr.*
Au stade Jean Barde, rassemblement de vieux tracteurs et de voitures anciennes, démonstrations de battage et vieux métiers, vide-greniers et expositions. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 9h-19h.*

Du 10 au 13 août

■ **52e Bourse d'échange auto-moto-rétro à Saint-Jean-de-Maruéjols (30).** *Organisé(e) par Les Belles d'Autrefois, 12 rue de la Maréchale, 30430 Saint-Jean-de-Maruéjols. T. : 06 77 30 09 00. - www.auto-moto-retro.fr.*
Exposition de voitures de collection, bourse aux pièces détachées, documentation... *Tarif(s) de location : 30 euros les 8 mll. Tarif(s) d'entrée : 2 euros la journée, 4 euros l'abonnement, gratuit pour les - de 18 ans et le conducteur d'un véhicule ancien. Horaires : 8h-18h.*

12 août

■ **1er Rassemblement mécanique à Marigna-sur-Valouse (39).** *Organisé(e) par ACCA Source bleue, 8 place de l'Eglise, 39240 Marigna-sur-Valouse. T. : 06 42 65 28 15.*
Au centre du village, rassemblement d'automobiles, deux-roues et de matériel agricole. *Tarif(s) d'entrée : gratuit.*

■ **Balade découverte de la région de Vayrac (46).** *Organisé(e) par Rétro Twin Vayracois, 136 avenue de Brive, 46110 Vayrac. T. : 05 65 32 68 49. - secretariattrtv46@yahoo.com.*
Au départ et à l'arrivée de la place du Marché. *Horaires : 9h-16h. Frais d'engagement : 10 euros par pers.*

■ **7e Rassemblement de véhicules anciens à Matigny (80).** *Organisé(e) par Comité des Fêtes, 41 rue Nationale, 80400 Matigny. T. : 03 22 88 91 28 ou 03 22 88 15 66.*
Animations diverses, podium avec cadeaux, 2 repas offerts par véhicule. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 9h-18h.*

Guémené-Penfao 44
Les prairies du Don
Le 22 Juillet 2018
4e Rassemblement de Véhicules anciens
Autos Motos Utilitaires Militaris - Véhicules de 1900 à 1990
inscriptions sur réservation avant le 8 Juillet
+ Nouveau : Balades Cyclos
Vide garage - emplacements gratuits
Restauration Buvette et Animations
Organisation : Les Vieux Pistons Guéménéens
Informations : Philippe au 06.68.09.45.66 ou 06.68.34.49.57
email: vpg1@laposte.net ou site internet : http://vpg1.e-monsite.com

14 et 15 août

■ **10e Bourse d'échanges de La Baule (44).** *Organisé(e) par Comité des Fêtes, 8 avenue de Noelles, BP 143, 44504 La Baule Cedex. T. : 02 40 60 66 98. - www.comitedesfetes labaule.com.*
Au stade François André, vente de jouets anciens, miniatures automobiles et automobilia. *Tarif(s) de location : 40 euros la table de 2,2 m. Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 9h-19h (mardi), 9h-17h (mercredi).*

15 août

■ **Exposition de véhicules anciens à Belvès (24).** *Organisé(e) par Triumph Club de France - Périgord, Les Chauffours, 24510 Sainte-Alvère. T. : 05 53 57 11 15 . - www.triumph-club-de-france.fr - perigord@triumph-club-de-france.fr.*
A l'occasion du meeting aérien sur l'aérodrome de Belvès.

PROS OU PARTICULIERS, PROFITEZ D'UNE OFFRE EXCEPTIONNELLE

UNE ANNONCE AVEC PHOTO POUR SEULEMENT 7€ PAR MOIS*

VENDRE OU ACHETER N'AURA JAMAIS ETE AUSSI FACILE !

* 10€ si vous n'êtes pas abonné à *Gazoline*

Pièces neuves pour Alfa Romeo anciennes
1998-2018
Victor Parts fête ses 20 bougies
victorparts.com
02 28 001 110
victor@victorparts.com

Equipez votre véhicule de collection de CEINTURES DE SÉCURITÉ
Homologation ECE R16-4
LA PAIRE A ENROULEURS 199€
FIXES 109€
VENTRALES 79€
+ Frais de port 13€
EURO TRADING
ZI - 6 rue de l'Industrie - 67730 Châtenois
Tél. : 03 88 82 04 58 - Fax : 03 88 82 70 54
e-mail : info@ceintures-de-securite.com
www.ceintures-de-securite.com

ID-DS PIÈCES
La meilleure pièce pour votre auto en stock sur notre nouveau site internet !
www.tomverheyden.com
Tél. 0032 475 931 789

Service Petites Annonces
Tél.: 01 47 11 20 42
Mail : pa@sepa.hommell.com

Ventes autos

ALFA ROMEO

Alfa Romeo 75 1800 carbus de 1988, carrosserie et mécanique à revoir, bonne base rest. rare propulsion, 120 ch, CGN à mon nom. Prix : 2 500 €. Tél.: 02 40 60 07 08 (dépt. 44).

Alfa Romeo 155 Twin Spark 1,8l 16V de 1997, 7 cv, 1re main, carnet d'entretien, toutes factures. Prix : 900 €. Tél.: 06 08 62 38 57 (dépt. 74).

Alfa Romeo 1600 Spider Coda Tronca carbus de 1973, factures échappement, capote, peinture, boîte de vitesses, roule bien, belle voiture, très saine. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

Alfa Romeo 2000 Spider Coda Tronca de 1973, très bel état, roule très bien, vendue révisée, pas de rouille, matching numbers vendue avec ses sièges d'origine. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

Alfa Romeo Alfetta GT V6 de 1981, 1re série, restauration carrosserie peinture pro. Étriers AR neufs ligne échap. neuve courroies toutes vidange, etc. Prix : 17 900 €. Tél.: 06 50 25 96 84

Alfa Romeo GTV6 coupé de 1984, très bel état, moteur 23 000 km, entretien régulier. Expertisée 19 000 €, vendue : 18 000 €. Tél.: 06 09 64 19 44 (dépt. 77).

Alfa Romeo Spider de 1996, 200 000 km d'origine, CT OK, nombreux travaux mécanique effectués. Intérieur propre. Prix : 4 500 €. Tél.: 06 20 36 76 44 (dépt. 44).

AMC

AMC Matador de 1977, française d'origine, très entretenue, environ 7 000 € de factures récentes BVA, 4 vraies places, gros V8, roule parfaitement, très saine. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

AUDI

Audi 80 CD de 1983, moteur 5 cyl. 2,0l 115 ch, CT OK, roule régulièrement très bien entretenue, 155 00 km, jante alu, LP, 4 vitres électriques. Prix : 5 000 €. Tél.: 03 80 57 22 87 (dépt. 21).

AUTOBIANCHI

Autobianchi Lutèce de 1966 + Texane de 1969, les deux en parfait état. Prix à débattre. Tél.: 06 83 92 28 04 (dépt. 74).

Autobianchi Lutèce de 04/1969, bi-tons bleue, à restaurer totalement, moteur point dur pas grippé, CG normale, type 110 FB. Valeur 14 000 € mais bradée 2 900 €, Bianchina. Tél.: 07 71 16 48 90 (dépt. 54).

BMW

BMW 318i Coupé de 1984, 1re main, 77 000 km, gris foncé, CT OK, parfait état. Prix : 5 400 €. Tél.: 06 09 39 27 73, le soir (dépt. 06).

BMW 318i Touring de 1993, bon état mécanique, blanc, attelage, jantes alliage, prévoir carrosserie facile. Prix : 1 000 € à débattre. Tél.: 03 28 42 46 60 (dépt. 59).

BMW 320 E de 1992, moteur 170 000 km, pour pièces ou à retaper, voiture rabaissée. Prix : 3 500 €. Tél.: 07 84 44 22 96 (dépt. 63).

Véhicules de collection
Ets Blondeau
Ventes - Réparations - Pièces détachées
TOUTES LES PIÈCES DÉTACHÉES POUR DS ET SM
EXPÉDITION RAPIDE
PIÈCES MOTEUR, ÉCHAPPEMENT, HYDRAULIQUE, ALLUMAGE, CARROSSERIE...
01 42 87 90 07
www.blondeauds.fr
198, rue de Paris - 93100 Montreuil - Fax 01 42 87 72 44 - contact@blondeauds.fr

Restauration
Ma petite Italienne
ALFA ROMEO pièces d'origine
Vente de Pièces d'Origine
Ma Petite Italienne
Véhicules Anciens Italiens - Restauration - Vente - Pièces d'origine
37530 Nazelles-Negron - Renseignements au 02 42 200 116 - info@mapetiteitalienne.com

Resto Classic Car
maison familiale
reconnue depuis 1969
Spécialiste en restauration
et pièces Traction - 2CV
Plébiscitée par nos clients et médias Européens
www.resto-classic-car.com Tél : 04 90 34 07 84

L'ASSURANCE DE VOS VÉHICULES DE COLLECTION
✓ Auto - moto de collection acceptées jusqu'à 2004
✓ Tarif mono véhicule à partir de 19 €*
✓ Tarif flotte collection à partir de 43 €*
✓ Assistance avec rapatriement au garage de votre choix (3 formules de garanties)**
Jugez plutôt !
RCS Lyon 480344423 - Orias n° 07004764
SM3A ASSURANCES JACQUOT
3 rue Saint Exupéry - 69002 LYON
www.sm3a.fr
04 78 766 733
sm3acollection@gmail.com
** Nous consulter
* Garantie 48 heure pour véhicule de plus de 40 ans (RCDR)

BMW 320i E30 de 1984, 175 ch, puissance et couple, pont 4,45 autobloquant 40% suspension sport Silentbloc polyuréthane superbe état intérieur état neuf. Prix : 7 500 €. Tél.: 06 24 67 02 42 (dépt. 38).

BMW 324 diesel de 02/1986, couleur verte, 250 000 km, prévoir joint Spy, distribution + courroie + émetteur récepteur embrayage + pédale diag du 29/06/2017. Pour collectionneur, pas sérieux s'abstenir. Prix : 1 500 €. Tél.: 06 34 73 54 79 (dépt. 44).

BMW 325 TDS de 1994, 7cv 143 ch din, peinture neuve, pneus, amortisseurs neufs, reprise sur voiture ancienne. Prix : 3 000 €. Tél.: 06 17 79 50 17 (dépt. 47).

BMW 325 TDS, de 1995, 218 000 km, peinture refaite, amortisseurs AR coupelle neufs, contrôle vierge, reprise possible sur voiture ancienne. Prix : 3 000 €. Tél.: 06 17 59 50 17 (dépt. 27).

BMW 520 i E28 de 1984, BMW 525E de 1985, pour pièces ou à rénover. Feux AR BMW 2500, 4 jantes alu BMW 1179066E30 M3 neuves. Pièces BMW 700 Luxus. Tél.: 06 81 26 28 92 (dépt. 31).

BMW 520/6 automatique de 1980, parfait état, entièrement restaurée, CT OK, CGN, clim, 4 vitres électriques. Prix : 9 000 €. Tél.: 06 09 17 83 63 (dépt. 75).

BMW 525 TDS break de 1992, noir, crochet d'attelage, CT OK du 12/04/2018. Tél.: 03 22 80 89 06 (dépt. 80).

CADILLAC

Cadillac Deville cabriolet de 1969, bon état général, roule très bien, vitres et capote électriques. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

CHENARD ET WALCKER

Chenard et Walcker à refaire châssis roues pneus refaits. Tél.: 06 75 73 42 01 (dépt. 22).

CITROËN

Citroën 2 CV de 1974, restauration à terminer, châssis moteur remplacés capote, pneus, cardans, garniture sièges blanc vinyle, filtre KN montage boîte disque. Prix : 2 500 € ferme. Tél.: 06 83 48 62 50 ou 04 90 83 82 77 (dépt. 84).

Citroën 2 CV 4 de 1974, façon spot, bâche sellerie neuves. Prix : 6 000 €. Tél.: 06 33 65 98 63 (dépt. 83).

Citroën 2 CV 6 de 1974, 2e main, moteur échange standard Citroën, frein AV refait, CT OK valable 17/05/2020, sièges AV séparés, lot de pièces. Prix : 5 000 € à débattre. Tél.: 03 85 84 09 27, HR (dépt. 71).

Citroën 2 CV 6 de 1984, 121 000 km, présente très bien, peinture extérieur refaite il y a 6 ans, intérieur et capote d'origine bon état, contrôle technique ok. Tél.: 04 37 05 20 45, ard38@wanadoo.fr (dépt. 38). Auto-Rétro du Dauphiné.

Citroën Ami 6 berline de 1965, propriétaire 27 ans, restaurée, contrôle ok. Tél.: 02 33 26 70 91 ou 06 20 51 50 27 (dépt. 61).

Citroën Ami 6 de 1968, état fantastique, très belle voiture, rare bleu Spartial, roule toutes distances. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

Citroën AX 10 E de 1992, 55 000 km, nombreux frais récents, factures. Tél.: 06 41 30 34 55, après 15h et avant 20h (dépt. 35).

Citroën BX 16 TRS de 1986, 103 000 km garantis, embrayage neuf, attache remorque, vitres teintées, vitres électriques, à remettre en route. Prix : 400 €. Tél.: 06 94 69 13 80 ou 06 20 54 68 24 (dépt. 31).

Citroën BX diesel de 1989 et 1990 pour pièces. Faire offre. Tél.: 06 84 91 25 82 (dépt. 17).

Citroën BX Leader de 1985, peinture intérieure d'origine, moteur hydraulique, très belle voiture, rien à faire, CT OK, CGC, 2e main à voir. Prix : 1 500 € à débattre. Tél.: 04 90 04 56 98 (dépt. 84).

Citroën BX Sport de 1986, gris métal, 181 000 km, très belle auto. Refait sphères train AV et AR, embrayage, pneus, démarreur, alternateur. Prix : 4 500 €. Tél.: 06 22 82 48 97 (dépt. 50).

Citroën C4 A de 1928, bon état, rouge et noir, cause manque de place, à voir à 46700 Duravel. Tél.: 06 08 52 11 82 (dépt. 46).

Citroën CX 20 TRS de 1984 et 1985 (lot de 2) BMV, CG, à remettre en route. Prix : 1 500 € les 2. Tél.: 06 11 99 86 64 (dépt. 93).

Citroën CX 2500 TRD de 1986, série 2, berline, TO électrique, rouge, 4 pneus neufs, CT 04/2020. Prix : 5 000 €. Tél.: 03 86 59 53 77 (dépt. 58).

Citroën DS 21 break familial de 1967, très rare, 1re main, liquide vert d'origine, vraie 1967, très très rare, de plus 1re main française en très bon état, roule très bien, introuvable. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

Citroën Méhari de 1974, 65 000 km, restauration totale depuis châssis, couleur jaune, CG 4 places. Prix : 19 500 € à débattre sur place. Tél.: 06 68 18 41 62 (dépt. 10).

Citroën Méhari de 1975, rénovée en Azur, refaite à partir du châssis. Sont neufs : toute la carrosserie, bâches, carbu, sièges, amort, allum. électrique, échappement inox, etc. Prix : 14 800 €. Tél.: 03 89 68 91 98 (dépt. 68).

IDS CLASSIC PARTS
id ds
idsclassicparts.com
PIÈCES DÉTACHÉES
faisons vivre la légende
Tél. 06 10 30 67 67

Citroën Traction 11 commerciale de 1955, caisse nue, CG, bonne base sur roues. Prix : 2000 € possible mécanique en plus. Tél.: 06 19 55 34 85 (dépt. 31).

Citroën Visa Club 10 cyl. de 1986, état exceptionnel, 98 000 km origine, très entretenue toujours garage, int./ext. mécanique parfait état, donne avec 2e Visa, 97 000 km. Prix : 2 500 € à débattre. Tél.: 06 03 07 00 03 (dépt. 56).

Spécialiste de la 2CV
Réparation
Entretien
Restauration complète
Voitures anciennes
Conseil à distance
Remise 10% pour les membres d'un club de 2CV
MD2CV - THIERRY MENARD
8 Les Mouriers 33820 SAINT PALAIS
Tél : 07 89 56 63 73 ou 05 57 32 88 67
Mail : md2cv@orange.fr

Retrouvez la grille petites annonces page 140

E.N.P.I.
... pour une auto bien finie
FABRICATION ARTISANALE SELLERIE E.N.P.I. GARANTIE
Sellerie en atelier ou en prêt-à-poser, caoutchoucs...
Chemin de Lésigny à La Jonchère
77150 LESIGNY
Tél.: 01.60.02.07.24 - Fax: 01.60.02.15.07
catalogue en ligne - promotions - paiement sécurisé sur notre site
courrier@enpi-retro-auto.com - www.enpi-retro-auto.com

RGParts distributeur France Wagner
Pièces, lubrifiants et produits de restauration pour véhicules de collection
Kit restauration réservoir:
non seulement **garanti** pour le Sp98, Sp95, E10 et diesel mais également pour **E85, 100% éthanol**, carburant aviation et toutes huiles.
Lubrifiants et additifs dédiés aux anciennes (**ATF type F**, SAE30, protection éthanol, graisse spéciale boîtier de direction...)-nettoyage ultrasons carburateurs
20 rue des Hirondelles - 67100 Strasbourg - www.rgparts.com

Classic Auto
MAINTENANT NOUVEAU
Plus de 990.000 articles
Tous les Coupés et les Berlines
125 / 127 / 128 / 130 / 131
500 / 126 / 124 / 600 / 850
Également pièces ABARTH
FIAT 11-2300 / X1/9 / Ritmo
Delta Integrale Montecarlo
A112 Fulvia Beta Dino
ONLINE SHOP
www.classic-auto.eu

RCA ROBRI
Pièces pour votre :
RENAULT 4CV•Dauphine•R4•R8•R10•Juva Frégate•Floride•Caravelle.
PEUGEOT 201•203•204•301•304•403•404•604.
CITROËN Traction•DS•2CV et dérivés...
SIMCA 5•6•8•9•P60•Ariane•Chambord etc... Océane•Plein Ciel•Simca 1000.
Et aussi FORD Vedette, VESPA 400, ALPINE A110...
Catalogue et Commande en Ligne sur
rca-robri.com
Paiement en ligne sécurisé
Fabrication de pièces plastiques à l'unité sur modèle.
Selleries à la demande ou en "prêt-à-poser".
48 BIS RUE DU DR VINAVER 78520 LIMAY
UNIQUEMENT SUR RENDEZ VOUS
mail:maillerca@wanadoo.fr
tel: 01 34 79 12 60

Ventes autos (suite)

CITROËN

Citroën XM turbo diesel de 1993, exclusive boîte automatique, 140 000 km, CT OK. Prix : 1 000 €. Tél.: 06 22 42 14 09 (dépt. 83).

Citroën XM Y3AG de 1989, 11 cv. Prix : 1 500 €. Tél.: 06 08 53 34 56 (dépt. 72).

DEUTSCH BONNET

Deutsch Bonnet HBR5 de 1958, voiture révisée, très rare, éligible à beaucoup de courses historiques. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

DB Racer Monomil, moteur Panhard 850 cm³. Réservoir aluminium neuf, moteur refait par spécialiste avec pistons forgés. Prête à rouler. Prix : 15 000 €. Tél.: 06 81 30 67 69 (dépt. 92).

FIAT

Fiat 124 Spider Sport BS1 de 1970, rare 1re version 1600 cm³ 2 carbus, gros dossier de suivi sur 10 ans, 4 places, très bonne mécanique et carrosserie, prévoir éventuellement peinture, très saine. Petit prix, sur demande. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

Fiat 500 L de 1970, bleue, saine, BÉ. Prix : 5 800 €. Tél.: 06 08 62 38 57 (dépt. 74).

Fiat 500F de 1970, pas de corrosion, état d'usage, moteur refait, rouge. Vendue cause santé. Prix : 6 800 €. Tél.: 06 80 01 08 94 (dépt. 69).

Fiat Balila = Simca Fiat 6 cv de 1934, cabriolet Spider 4 places 6 cv, 4 vitesses freins hydrauliques, roule souvent, CT OK, CGN, int. capote marrons. Prix : 26 000 €. Tél.: 06 84 42 32 67 (dépt. 31).

Fiat Barchetta cabriolet de 1996, bleu, cuir noir, parfait état, moteur neuf factures, radio K7 rétros glaces antenne électriques pare vent. Prix : 7 900 € justifié. Tél.: 06 82 85 66 53 (dépt. 62).

Fiat Panda 4x4 de 1994, 114 000 km, rotules de direction neuves, plus bielettes direction neuves en boîte palier de transmission AR silentbloc roulements neufs en boîte, 1 ensemble de phare clignotants feux AR occ. bon état, attelage bac AR plastique CT du 18/12/2017, CG à mon nom. Prix : 1 750 €. Tél.: 06 63 99 81 46 (dépt. 33).

Fiat Panda de 1997, 124 000 km d'origine, très bon état. Prix : 1 300 € ferme. Tél.: 06 09 91 17 42 (dépt. 82).

Fiat Uno S55 de 1985, 67 000 km d'origine, bon état, véhicule entretenu chez Fiat, CT OK. Prix : 1 700 €. Tél.: 06 34 19 97 61 (dépt. 76).

FORD

Ford Mustang V8 de 1964, plusieurs options rallyes, pack siège Pony radio cassette 8 pistes, cause maladie. Tél.: 05 65 46 60 01 (dépt. 12).

HONDA

Honda CRX ESi de 1992, 8 cv, 2 places, cabriolet, 300 000km, CT OK. Prix : 6 000 € à voir. Tél.: 04 68 45 46 68, le soir (dépt. 11).

Honda Prelude de 1988, 73 000 km d'origine certifiés, peinture refaite par pro, entretien suivi, non fumeur, toujours couchée au garage. Prix à débattre. Tél.: 06 42 43 64 81 (dépt. 92).

Honda Z600 de 1973, noire, 117 600 km, bon état général intérieur et extérieur, à réviser moteur, freins etc. Prix : 6 000 €. Tél.: 06 81 52 79 94 (dépt. 31).

INNOCENTI

Innocenti De Tomaso turbo de 1987, 48 000 km d'origine certifiés, 1re main. Prix : 7 000 €. Tél.: 06 09 91 17 42 (dépt. 82).

JAGUAR

Jaguar MK2 de 1961 en 2,4l Overdrive, restauration intégrale, très belle voiture, dossier photo et factures. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

Jaguar XJ6 4,2l de 1978, sans rouille, restauration mécanique intégrale avec factures, vert anglais, cuir beige, climatiseur, etc. Reste peinture. Prix : 12 000 €. Tél.: 06 80 78 43 76 (dépt. 50).

Jaguar XJ6 de 1994, bon état, tournante, vert anglais, 240 000 km pour pièces, carte grise. Prix : 1 600 €. Tél.: 06 03 96 42 95 (dépt. 76).

LADA

Lada 1200 S de 1988, 46 000 km, entièrement révisée, nombreuses pièces neuves, carte grise et contrôle technique en règle. Prix : 6 200 €. Tél.: 04 90 39 45 66 ou 06 15 04 38 04 (dépt. 84). www.pièces-lada.fr.

Lada 2104 break 1500 cc de 1990, 70 000 km, 1re main, entièrement révisée, nombreuses pièces neuves, carte grise et contrôle technique en règle. Prix : 2 800 €. Tél.: 04 90 39 45 66 ou 06 15 04 38 04 (dépt. 84). www.pièces-lada.fr.

Lada 2107 1500 cc de 1985, 24 900 km, entièrement révisée, nombreuses pièces neuves, carte grise et contrôle technique en règle. Prix : 3 500 €. Tél.: 04 90 39 45 66 ou 06 15 04 38 04 (dépt. 84). www.pièces-lada.fr.

Retrouvez la grille petites annonces page 140

LANCHESTER

Lanchester Fourteen Roadrider de Luxe de 1938, moteur Opel Kadett 78. Prix : 9 900 €. Tél.: 07 82 21 59 79 (dépt. 91).

LANCIA

Lancia Dedra SW break de 04/1998, bleue, 179 000 km, moteur 1,8l VVT 130 ch, toutes options, à redémarrer car arrêt depuis 2012, prévoir une grosse révision. Prix : 1 300 € à débattre. Tél.: 07 71 16 48 90 (dépt. 54).

Lancia Delta HF turbo de 1989, 2RM, 140 ch, bordeaux métallisée, bon état, roulante, à rénover en carrosserie, CG à mon nom. Valeur 7 500 €, vendue 2 500 €. Tél.: 03 82 89 77 08 (dépt. 54).

Lancia Flavia 1800 de 1964, entièrement restaurée et expertisée à 25 500 €. Tél.: 06 10 53 10 62 (dépt. 58).

Lancia Gamma Coupé Pininfarina de 1978, non bloquée, à restaurer, peu de rouille, CG à faire, FFVE, brume métallisée, 4 à plat 2,5l, rare. Prix : 3 000 € à débattre. Tél.: 07 71 16 48 90 (dépt. 54).

MERCEDES

Mercedes 190D W110 de 1963, moteur OM621 reconditionné, carrosserie moyenne pour restauration, + autre 190D. Les deux complètes en lot, échange possible contre tracteur ou 240. Tél.: 06 74 90 27 52 (dépt. 19).

Mercedes W110 190D (lot de 2) de 1962/1963 dont moteur OM621 reconditionné, voitures pour restauration, échange possible W115/117 240D. Tél.: 06 74 90 27 52 (dépt. 19).

PIECES - Fulvia .COM
Pièces en stock
Livraisons partout en France
Toutes les pièces pour votre Lancia Fulvia 1300 & 1600
Allumage + Alimentation + Boite de Vitesse + Carburation + Moteur
Carrosserie + Châssis + Chauffage + Échappement + Eclairage
Electricité + Embrayage + Freinage + Intérieur + Refroidissement
Sellerie + Suspension + Trains et Direction + Transmissions
WWW.PIECES-FULVIA.COM
Pour tout renseignement :
04.76.38.90.73
contact@pieces-fulvia.com
PayPal

Mercedes 230 coupé de 1977, carte grise de collection. Tél.: 06 84 53 74 58 (dépt. 39).

Mercedes E280 de 1996, boîte auto, 133 000 km d'origine garantis, CT RAS, intérieur cuir, régulateur de vitesse, vitres électriques, très belle voiture. Tél.: 06 11 70 71 53 (dépt. 73).

MG

MG B de 1971, BÉ, batterie neuve, radiateur, freins, allumage. Prix : 13 000 €. Tél.: 00 32 496 98 34 59, Belgique.

MG B de 1974, moteur refait à neuf, échappement inox alternateur capote + armature fusée avant freins neufs avec factures. Prix : 22 900 €. Tél.: 06 17 99 58 31, michelb62@orange.fr (dépt. 26).

MG Roadster de 1955, 1500, CGC, CT OK, très belle, rouge, capote neuve noire, pneus neufs, sans défaut, marche très bien, vendue cause âge. Livraison possible. Prix : 25 000 € ferme. Tél.: 06 16 80 18 85 (dépt. 84).

NISSAN

Nissan 300 ZX (Z1) coupé de 1985, Targa gris 6 cyl. 172 cv. Peu roulée, 77 000 km, suspension pilotée révisée, 2 pneus neufs. Prix : 7 450 € négociable sur place. Tél.: 06 48 26 21 79 (dépt. 09).

OPEL

Opel Astra Tiffany de 1996, complète non roulante, moteur non bloqué, pas roulé depuis 1 an, à prendre sur place. Tél.: 03 28 65 69 56 (dépt. 59).

Opel Corsa 10S du 10/1989, 4 cv, pneus, freins, batterie, pompe à eau neufs, CT OK, 66 800 km compteur. Prix : 3 200 €. Tél.: 02 40 51 12 57 ou 06 20 80 18 22, HR (dépt. 44).

Opel Corsa 1200S de 1986, roulante à restaurer. Tél.: 05 65 47 68 45 ou 06 33 30 67 56 (dépt. 12).

Opel Kadett 1400 LS de 1988, à restaurer. Tél.: 05 65 47 68 45 ou 06 33 30 67 56 (dépt. 12).

PANHARD

Panhard 24CT de 1963, freins allumage refaits, batterie neuve, silencieux inox, CGN, CT OK, bon état. Prix : 9 000 € à débattre. Tél.: 06 84 99 51 98 (dépt. 33).

Panhard 24CT de 1966, entièrement refaite moteur et peinture. Prix : 8 800 € ferme. Tél.: 06 42 43 08 69 (dépt. 53).

Panhard Dyna X85 de 1950, CGN, bon état général, sièges à revoir. Prix : 7 000 €. Tél.: 06 12 89 14 39 (dépt. 83).

PEUGEOT

Peugeot 104 de 1982, CGN. Tél.: 06 84 53 74 58 (dépt. 39).

Peugeot 201 M de 1936, bon état int. et ext., très saine, entretenue par pro, sellerie d'époque, bons moteur et pneus. Prix : 11 000 €. Tél.: 03 44 52 86 72 (dépt. 60).

VEHICULES REFROIDIS PAR AIR
Ailettes&Carbus
Tout pour votre refroidie par air
www.allettes-et-carbus.fr

Peugeot 203 berline luxe de 1959, avec toit ouvrant, historique limpide, belle voiture et très belle couleur. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

Peugeot 203C berline de 1957, noire. Embrayage, échappement neufs. Pas de corrosion, moteur révisé, toit ouvrant. Bon état. Prix : 3 000 €. Tél.: 06 31 35 80 82 (dépt. 94).

Peugeot 204 Cabriolet de 1967, bon état, embrayage neuf, dossier d'entretien complet. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

Peugeot 205 de 1988, 146 000 km, sans contrôle technique, pompe à eau à changer, caisse saine, nombreuses pièces changées, attelage remorque, radio, remorque Erka disponible éventuellement. Prix : 350 €. Tél.: 06 15 24 04 34 (dépt. 92).

Peugeot 301 D de 1935, noire, à restaurer ext. et int, moteur non bloqué. Prix : 4 000 € à débattre. Tél.: 06 12 02 27 40 (dépt. 31).

Peugeot 306 Cabriolet de 1997, 130 000 km, cuir, couleur noire, grosse révision faite, nombreuses pièces neuves. Prix : 3 200 € ferme. Tél.: 06 01 81 37 63 (dépt. 27).

Peugeot 403 cabriolet de 1957, à restaurer entièrement, même propriétaire français depuis 56 ans, carte grise française, 1er modèle, très rare. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

ASSURANCES VEHICULES DE COLLECTION
Depuis 1907
au service de nos assurés
A L'HEURE DE VOTRE CHOIX CONSULTEZ-NOUS !
VOUS Y GAGNEREZ EN SECURITE EN STABILITE, EN RAPPORT QUALITE/PRIX
ASSURANCES BAILLY
Assureurs depuis 1907
21000 DIJON
Tél: 03 80 70 05 36
79-81, rue J.-J. Rousseau - BP 51776 - 21017 DIJON Cedex
Tél. 03 80 70 05 36 - Fax 03 80 70 05 85
www.assurances-bailly.fr
ORIAS n° 12068098 - www.orias.fr
ET AUSSI : VÉHICULES MODERNES
SANTÉ • HABITATION

SERIE 04
PIÈCES PEUGEOT-TALBOT
203 - 403 - Q3A - D3A - D4A / B - 104 - 204 - 304 - 404 - 504 - 604
J7 - J9 - J5 - Boxer - Partner - Expert - 205 - 309 - 305 - 405 - 505 - 605 - 106 - 206 - 306 - 406 - 806
1000 - 1100 - 1300 - 1301 - 1500 - 1501 - 1307 - 160 - 180 - 2L - Bagheera - Horizon - Murena - Rancho - Samba - Solara - Tagora
ouvert au public du lundi au vendredi de 9h30 à 11h30 et de 13h30 à 16h30
www.serie04.com
519 rue de l'Andelle - Hameau de Launay - 76780 SIGY-EN-BRAY

Peugeot 403 cabriolet de 1959, restauration de A à Z, avec dossier photo complet, très belle voiture. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

Peugeot 404 de 1962, 116 400 km, allumage, silencieux, freins arrière, cylindres de roues arrière, contacteur freins, neufs. Tous les filtres. CT OK. Prix : 3 800 €. Tél.: 06 02 37 52 71 (dépt. 26).

Peugeot 404 de 1962, essence, CGN, sortie de grange, moteur bloqué coupleur Jaeger. Prix : 1 000 € à débattre. Tél.: 03 21 38 12 11 ou 06 30 75 48 60 (dépt. 62).

Peugeot 404 pick-up de 1978, moteur Indenor 88 refait 10 000 km réels, nombreuses pièces, boîte, phares, + pièces détachées, à prendre, plateau. Prix : 500 €. Tél.: 06 48 99 07 12 (dépt. 34).

Peugeot 405 Style D de 1995, très bon état, freins neufs AV et AR, vert Reflex, kit dist, joint culasse neufs, pneus bons ou échange contre 4L GTL. Prix : 500 €. Tél.: 06 07 26 49 42 (dépt. 16).

Peugeot 504 bâchée tournante, CG, moyenne. Tél.: 06 75 73 42 01 (dépt. 22).

Peugeot 504 break de 1981, diesel, 2e main, 8 cv, 5 places, crochet d'attelage, 210 000 km, parfait état de marche. Tél.: 03 22 80 89 06 (dépt. 80).

Adresses classées

Ventes autos (suite)

PEUGEOT

Peugeot 504 Coupé V6 de 1975, 310 000 km réels, bon état, CT mai 2018, roule régulièrement. Prix : 12 000 €. Tél.: 06 76 36 58 52 (dépt. 71).

Peugeot 504 Ti de 1970, 1er modèle très rare, voiture très saine. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

PORSCHE

Porsche 912 de 1968, cinq compteurs, cinq vitesses, belle voiture, roule parfaitement, très bel état général, Matching Numbers. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

Porsche 993 4S de 1996, noire cuir noir, 159 000 km, belle voiture avec carnet, factures, 4 pneus neufs toit ouvrant électrique, climatisation, sièges chauffants. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

RENAULT

Renault 4 berline, CG, à refaire. Tél.: 06 75 73 42 01 (dépt. 22).

Renault 4 bleu de 1985, voiture état d'origine très très saine, ancienne voiture d'administration, CG normale, 101 000 km, petit moteur, tournante, roulante, prévoir révision pour contrôle technique vendue dans l'état. Prix : 2 500 €. Tél.: 04 37 05 20 45, ard38@wanadoo.fr (dépt. 38). Auto-Rétro du Dauphiné.

Renault 4 CV de 1957, type R1062, toit ouvrant, parfait état. Tél.: 06 67 44 18 24, HR (dépt. 21).

CARBURATEURS

Finis les constants ajustements et soucis de réglage des
SU H & HS4-6-8 - HD6 & 8 et
ZENITH 150 & 175 CD/CDSE
EFFICIENT TIP! Découvrez la merveille qu'est le HIF, fiable, étanche, réglage précis et stable, STARTER MANUEL.
Sur toute JAGUAR-TRIUMPH-MG-VOLVO..
570à 600 € la paire, inclus tout le nécessaire de pose (filtres GREEN en option)
DELM Tél. 0321 979 895
Email : del_supply@yahoo.com

CARROSSERIE

ELEMENTS POLYESTER
MC RACING
RENAULT 4 CV, R8, Dauphine, Gordini, Apine A110
SIMCA 1000, Rallye I, II, III
également BMW 2002 et OPEL Kadett
DOCUMENTATION GRATUITE SUR SIMPLE DEMANDE
MC RACING 2500 route de JONQUIERES - 30840 MEYNES
Tél. 04.66.57.24.57 - Fax. 04.66.57.51.69
www.mcracingsa.com • E-mail: mcracingsa@aol.com

ÉLECTRICITÉ

AES AUTO ELECTRIC SUPPLIES LTD
Pièces et accessoires auto électriques pour les voitures moderned ou classiques
www.autoelectricsupplies.fr

Le bulletin d'abonnement est en page 113

ÉLECTRICITÉ (SUITE)

Classic Auto Elec
Electricité Tout Véhicule
Vente en ligne
présent au Mans Classic du 6 au 8 Juillet (72)
N°1 français des pièces pour électricité auto
NOUVEAU
Découvrez notre gamme d'alternateurs dans des corps de dynamos !
4, avenue de la Loire 37530 Nazelles-Négron
☎ 02 47 79 09 93
contact@classicautoelec.com
www.classicautoelec.com

Enfin le LED pour votre ANCIENNE
réf. : R2-CE-3XL
à partir de 59,90 € la paire
- 6, 12 et 24 Volts
- éclairage jaune ou blanc
Améliorez votre vision de nuit par 4
réf. : H4 - S1
Plus de 100 modèles EN STOCK !!!
SPÉCIALISTE DES 6 VOLTS
www.lasercar.fr
Pour tout renseignement :
Tél. 07 81 92 18 69 (répondeur 24/24)
LASER.CAR FRANCE

Fabricant de faisceaux éléctriques
PEUGEOT 201, 202, 203, 204, 302, 403, 402, 404
RENAULT Celta, juva, 4 CV, Frégate, Caravelle, Floride Dauphine, R8M, R8S, R8G, Alpine
CITROEN 2CV, Traction, HY, ID, DS
SIMCA 5, 6, 8, Ariane 4, 1200 S
Autres modèles : nous contacter
Fabricant Français
DES PRIX TRÈS BAS
nous travaillons sur tous modèles de véhicules de 1920 à 1980 même à l'unité
Kit tete et rotor
Bobines
Bougies
Vis platinés
Faisceaux allumage
Ducellier
FaisceauxClassicCar.com
Tél : 03 23 22 23 07 jeanp.renaud@gmail.com dans l'Aisne (02)

PARE-BRISE

Un problème de pare-brise ?
Nous avons surement la solution

EUROPARTS

PARE-BRISES pour Sports et GT,
Classiques et Collections,
Européennes, Américaines et Japonaises

FABRICATIONS SPÉCIALES
des milliers de références en stock
email : glassmecca@free.fr
site internet : www.parebrises.net
Tél : 03 26 40 38 40 - Fax : 03 26 47 61 10

PARE-CHOCS

Matra 530 et Peugeot 404 cabrio

CPC
CLASSIC-PARECHOCS

DIFFUSION et refabrication de PARE-CHOCS toutes marques

Triumph, Jaguar, Maserati, Mercedes, Alfa, Lancia, Fiat, Renault.

mobile : 06 19 18 05 43 fixe : 05 81 39 11 16
www.classic-parechocs.fr

RADIATEURS

Radiateurs Tamisier

Rénovation, fabrication de radiateurs anciens pour véhicules de collection et de course.

90, rue des Pays-Bas - 84100 Orange
Tél. 04 90 34 05 80 - Port. 06 28 49 33 97
www.radiateurs-tamisier.com

Touraine Radiateurs

Réparation de radiateurs thermiques
marques prestigieuses

- Restauration complète des radiateurs
- Fabrication à l'identique de faisceaux en nid-d'abeilles (Bugatti, Rolls...)
- Fabrication de faisceaux à ailettes droite (tubes ronds) ex : 5HP, B2, B10, C4...
- Fabrication sur-mesure de radiateurs (cuivre, laiton, alu...)
- Réparation, rénovation de réservoirs (décapage, sablage, et application de résine époxy...)

11, rue du bon raisin 37600 Loches
02 47 91 50 90 - 06 13 62 65 55
touraineradiateurs@gmail.com

TRANSPORT

ROLLING HORSE

TRANSPORT DE VÉHICULES
Collection et autres
Toutes distances

Port. 06 79 28 89 57 - TOURS (37)
ROLLINGHORSE@HOTMAIL.FR

DVD AUTO

TRANSPORT DE VÉHICULE
ancien, collection, prestige
Toutes distances
Devis sur simple appel
Tarifs compétitifs
Assurance selon valeur
06.87.97.33.77 - 06.48.04.13.87
dvd-auto@orange.fr
77320 La Ferté-Gaucher
RCS 538 735 606

Étienne TRANSPORT &PLUS
Transportetplus.fr

Transport sécurisé de véhicules de particuliers ou de sociétés sur remorque couverte et banalisée

06 78 70 24 75 - etienne.teychene@transportetplus.fr

SELLERIE

DECOURT Fils

pour toutes les selleries et les intérieurs automobile

VENTE EN GROS DE PEAUSSERIES ET CUIRS HAUT DE GAMME

Renseignements : 05 53 56 30 13
decourtfils@orange.fr

D.I.F.S.
Votre sellerie à l'origine

nouveautés :
R5 Turbo 1 et R5 Alpine
Renault 4
Alfa Roméo Spider

205 Rallye
Alpine A310
MOUSSES
Peugeot 205 GTi
Tissus Ramier et Quartet ORIGINE

DE NOMBREUX MODÈLES DISPONIBLES SUR DEMANDE

www.sellerie-difs.com
Z.A. La Plagne - 69210 BULLY
Tél. 04.37.58.09.77

Tous nos produits sont réalisés dans nos ateliers

Expédition France et Europe

JEAN-LUC DUBOIS

Transporte vos véhicules légers
(neuf - occasion - collection - competition)
avec sérieux et délicatesse
partout en France
et pays européens limitrophes
Livraison-Messagerie Express
(pièces autos & autres)
06.08.06.09.62
Email : zeltron24services@orange.fr
24650 CHANCELADE (DORGOGNE)

POMPES À EAU

RENOV' POMPES A EAU

RÉPARATION DE TOUS TYPES DE POMPES À EAU MOTEURS
www.renovpompes.fr
Port. 06 22 82 79 62 - Fax: 03 23 82 77 94
renovpompes@gmail.com
2, Chemin de la Carrière Sylvain
La Poterie - 02210 COINCY

SELLERIE (SUITE)

Sellerie Design

Spécialisé dans la voiture de collection et haut de gamme

94 avenue Wilson
79200 PARTHENAY
05 49 70 80 01
www.selleriedesign79.fr

AUTO
MOTO
AVION
BATEAU

SFM Sellerie • Frédéric Moulins
Réalisation, Rénovation et Transformation
Tél/Fax : 01 30 55 54 90
Portable : 06 80 81 99 50
email : s.f.m@orange.fr
Site : www.sfm-sellerie-clayes-sous-bois.fr
24 rue du bois malhais 78640 Saint Germain De La Grange

Sellerie Passion

SELLERIE
AUTO
MOTO
BATEAU

12 impasse de Barlay - 77160 St Brice

Nous vous proposons la restauration de tous types de sellerie dans notre gamme tissus, skaïs, cuir...
T.01.60.58.15.74
ou 06.87.17.61.09 - sellerie-passion@orange.fr
www.sellerie-passion.com

Adresses classées

MOTEUR

PEINTURE

PEINTURE (SUITE)

Ventes autos (suite)

RENAULT

Renault 4 de 1979, 1re main, à restaurer. 850 €. Tél.: 06 33 65 98 63 (dépt. 83).

Renault 4 Savane de 1987, 125 000 km, châssis et caisse d'origine sans corrosion, intérieur d'origine très bon état, contrôle technique ok. Tél.: 04 37 05 20 45, ard38@wanadoo.fr (dépt. 38). Auto-Rétro du Dauphiné.

Renault 4 Savane de 1989, TBÉ, peinture récente. Prix : 3 800 €. Tél.: 06 33 16 47 14 (dépt. 13).

Renault 4 Savane de 1992, en cours de retauration, contrôle fait, 97 000 km origine, 1re main. Vendue cause santé. Prix : 1 350 €. Tél.: 06 14 83 09 92 (dépt. 85).

Renault 4 CV de 1954, type 1062, rénovée avec pièces neuves: 10 000 €. Tél.: 06 77 08 22 63 (dépt. 94).

Renault 4 CV, caisse sur roues de 1952, plus ouvrants, plancher intérieur et longerons sains + caisse nue de 1958. Plancher et longerons sains, les 2 avec travaux. Tél.: 06 79 50 77 19 (dépt. 05).

Renault 5 Alpine phase 2 de 1979, 144 175 km, caisse corrosion perforante, mot. tournant, carte grise, couleur rouge, prévoir plateau arrêt 10 ans. Prix : 5 000 €. Tél.: 06 18 19 62 21 (dépt. 72).

Renault 5 Alpine turbo de 1982, 3 000 € de factures, carrosserie à revoir. Prix : 10 000 €. Tél.: 02 98 19 65 80 (dépt. 29).

Renault 5 de 1982, 5 portes, 230 000 km, pas de CG mais possible CG collection, toit ouvrant, caisse très saine, moteur boîte. Prix : 400 € ou échange. Tél.: 06 14 77 60 31 (dépt. 45).

Renault 5 Five de 1994, 5 portes, 115 000 km, bleue, très bon état, carnet d'entretien. Prix : 2 000 €. Tél.: 06 08 62 38 57 (dépt. 74).

Renault 5, 5 portes, lot de deux, pour pièces avec carte grise. Prix : 150 € pièce. Tél.: 06 83 32 63 35 (dépt. 71).

Renault 5 GTD mod. Saga de 1990, à restaurer. Tél.: 05 65 47 68 45 ou 06 33 30 67 56 (dépt. 12).

Renault 5 GTL de 1983, BV automatique, 5 portes. Prix : 2 700 €. Tél.: 06 09 91 17 42 (dépt. 82).

Renault 6 de 1973, type R1181, à finir de rénover, nbses pièces neuves. Tél.: 03 23 60 53 08, le soir (dépt. 02).

Renault 6 TL modèle R1181, à restaurer. Tél.: 05 65 47 68 45 ou 06 33 30 67 56 (dépt. 12).

Renault 6 TL de 1974, or + freins neufs, amortisseurs neufs, pneus neufs, BT, bougies FA, carbu neuf, CT vierge, intérieur rouge, 2e main. Prix : 2 600 € à débattre. Tél.: 05 62 08 53 81 (dépt. 32).

Renault 8 Major de 1964, sans moteur boîte neuve fact. freins démontés calandres 4 ph. ailes poly 2x Monte Carlo Historique, tableau de bord Gordini, 2 baquets, non roulante. Tél.: 02 44 05 54 35, soir (dépt. 44).

Renault 8 Gordini 1300 de 1969, type 1135, sortie de grange, à restaurer complète. Prix : 18 000 €. Tél.: 06 24 45 88 40 (dépt. 73).

Renault 8 S de 1970, véritable, belle voiture, authentique R1136. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

Renault 10 de 1968, type 1190, à restaurer ou pour pièces, carte grise, moteur complet, carrosserie saine, 99 590 km compteur. Prix : 2 700 €. Tél.: 06 89 98 89 45 (dépt. 18).

Renault 11 GTD de 1985, à restaurer. Tél.: 05 65 47 68 45 ou 06 33 30 67 56 (dépt. 12).

Renault 11 TXE de 1986, à restaurer. Tél.: 05 65 47 68 45 ou 06 33 30 67 56 (dépt. 12).

Renault 12 Gordini de 1974, authentique Gordini, moteur d'origine refait par pro 6 500 € de factures, roule parfaitement, dessous très beaux, à restaurer en carrosserie,peinture et sièges. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

Renault 12 Gordini de 1974, moteur refait à neuf, très bel état, belle peinture, 11 000 € de factures récentes, prix sur demande. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

Renault 12 TL de 1973, 36 000 km, modèle export, radiateur plus grand, tôle de protection moteur, triangles inférieurs renforcés, intérieur (tapis) moquette et non "plastique" voiture état d'origine avec quelques défauts de carrosserie contrôle technique ok. Prix : 3 450 €. Tél.: 04 37 05 20 45, ard38@wanadoo.fr (dépt. 38). Auto-Rétro du Dauphiné.

Renault 12 TL de 1974, 30 000 km réels, voiture impeccable int. et ext. comme neuve aucun frais à prévoir. Part par la route, sans problème. Tél.: 06 08 40 81 26 (dépt. 62).

Renault 12 TR break automatique de 1975, blanche, 81 000 km, ancien tableau de bord, intérieur tissu rouge, fonctionne très bien, quelques défauts de carrosserie, vendue dans l'état prévoir révision pour le contrôle technique.

Prix : 1 900 €. Tél.: 04 37 05 20 45, ard38@wanadoo.fr (dépt. 38). Auto-Rétro du Dauphiné.

Renault 16 TL de 1968, pour pièces ou à restaurer corrosion longeron AVG + bas de caisse, un seul propriétaire, CG normale. Prix : 400 €. Tél.: 06 15 48 05 01 (dépt. 49).

Renault 18 American de 1983, série 1, avec plaque numérotée, 28 000 km, état impeccable, comme neuve. Prix à débattre. Faire offre. Tél.: 06 82 02 72 78 (dépt. 86).

Renault 30 TX de 1983, pour pièces, complète, 120 000 km d'origine. Prix : 2 500 € ferme. Tél.: 06 09 91 17 42 (dépt. 82).

Renault Dauphine R1090 de 1961, restaurée en 2004 très peu roulée depuis, CGN, CT OK, bon état. Prix : 6 000 €. Tél.: 02 99 73 17 97, après 19h (dépt. 35).

Renault Estafette de 1972, moteur 810, nombreuses pièces à récupérer, ouvrants, phares, alternateur, allumeur, boîte de vitesses. Prix : 250 €. Tél.: 06 48 99 07 12 (dépt. 34).

Renault Fuego 1300 GTL de 1983, bonne mécanique car. à voir, CGC ou pour pièces. Prix : 800 €. Tél.: 04 50 41 06 70 (dépt. 01).

Renault Fuego TL de 1983, 6 cv, 110 000 km d'origine, blanche, 1re main, saine dans l'état, complète pour pièces. Prix : 1 000 €. Tél.: 06 09 91 17 42 (dépt. 82).

Renault Novaquatre de 1938, très bon état général, moteur + freins AR refais à neuf avec facture, peinture, sellerie refaite. Prix : 20 000 € à débattre. Tél.: 06 13 46 55 56 ou 05 65 21 08 52 (dépt. 46).

Renault Ondine de 1965, bleu gris, moteur tourne, sièges et Neiman à remplacer, caisse et plancher en bon état pour une restauration. Prix : 2 800 €. Tél.: 06 18 45 17 42 (dépt. 49).

Renault Prairie de 1953, bonne base restauration complète 95% démontage partiel. Prix : 1 500 € à débattre. Tél.: 06 28 19 87 93 (dépt. 55).

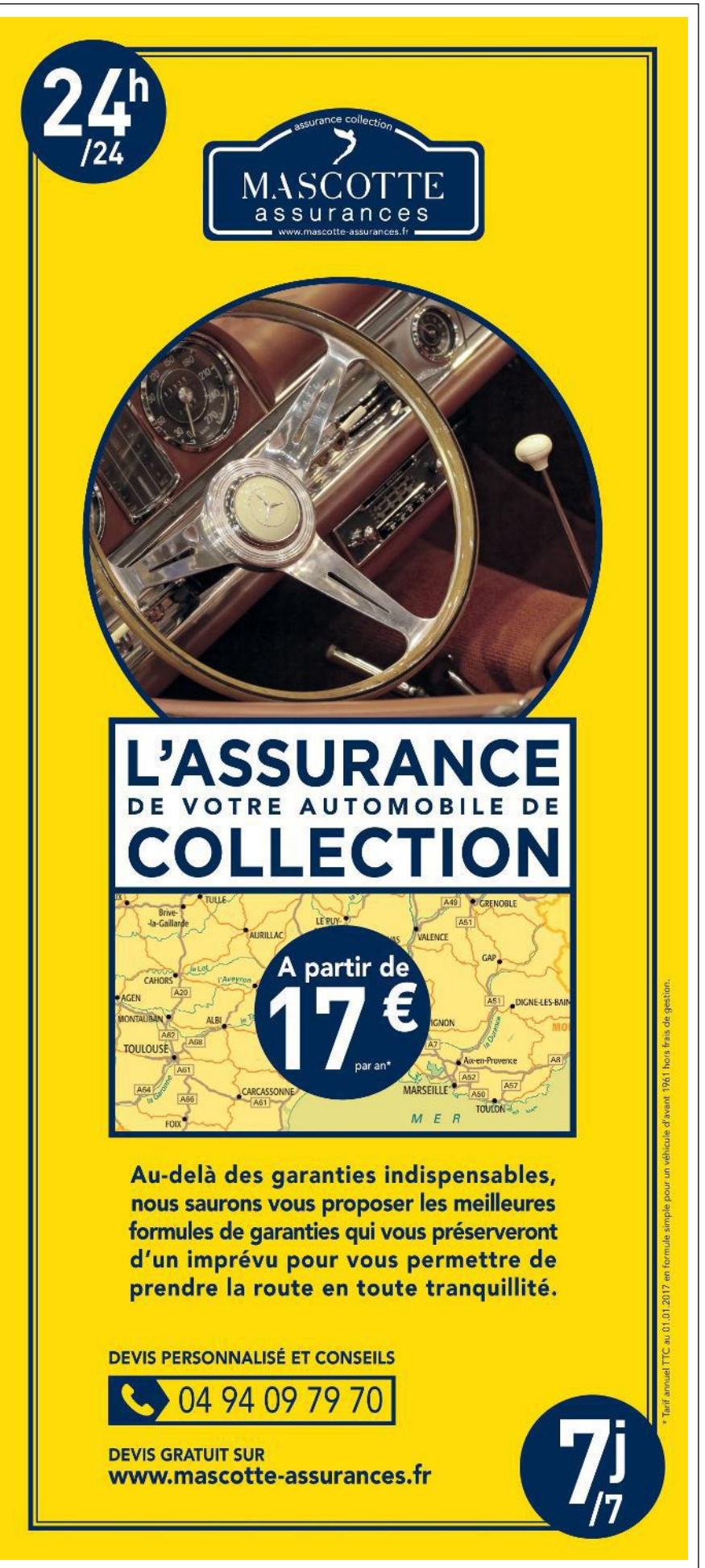
Renault Prairie de 1954, restauration, sablage antirouille. Estimation expert. Faire offre. Tél.: 06 28 30 48 74 (dépt. 53).

Renault Rodeo de 1973, 80 716 km, essence, bon état, à voir sur place. Prix : 4 000 €. Tél.: 02 54 82 95 15 (dépt. 41).

Renault Super 5 de 1988, 120 000 km d'origine, sans options, suivi garage factures, CT OK, sans corrosion, 1re main, à l'abri Box. Prix : 2 500 € à débattre. Tél.: 06 20 36 76 44 (dépt. 44).

Renault Super 5 diesel de 1991, 4 places, 2 portes, 285 000 km, propriétaire depuis 04/2001, attelage, distribution, pompe à eau, pneus neufs. saine, CT OK. Prix : 1 200 €. Tél.: 06 10 20 33 09 (dépt. 47).

Renault Super 5 Belle Ile de 1991, découvrable d'origine, blanche, 200 000 km, moteur changé, factures, très bon état. Prix : 9 000 €. Tél.: 06 09 91 17 42 (dépt. 82).



Ventes autos (suite)

ROVER

Rover 75 V6 2.0l de 2000, BM, 17 000 km, CT OK, pare-brise, batterie, 2 pneus neufs, toujours dans garage. Prix : 1 600 € à débattre. Tél.: 03 80 64 39 38 (dépt. 21).

Rover 501 2300 de 1981, grise, attelage, idéal pour tracter, 159 000 km, 2 carbus 11 cv fiscaux 12 ch din, toujours dans garage. Prix : 4 000 € à débattre. Tél.: 03 80 64 39 38 (dépt. 21).

Rover 2000 TC du 11/1967, noire, aucune rouille, à remettre en route, manque de place. Tél.: 06 82 88 62 07 (dépt. 38).

Rover 3500 P5B V8 de 1968, en très bel état, révisée, superbe intérieur en cuir vert. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

ROSENGART

Rosengart LR4N2 Coach de 1936, refaite à neuf, très belle à voir, échange possible contre Dauphine Ondine impérativement boîte 4. Prix : 7000 €. Tél.: 06 08 38 18 76 (dépt. 38).

SIMCA

Simca 1300 GLS de 1966, superbe état d'origine, 96 000 km, verte, mécanique restaurée, CT Zéro défaut, CG collection, une autre pour pièces. Prix : 4 000 €. Tél.: 06 15 08 45 27 (dépt. 69).

Simca Aronde Grand Large de 1955, 42 000 km d'origine, noire, toit gris, intérieur simili cuir, montre au milieu du volant, état exceptionnel. Prix : 11 000 €. Tél.: 06 08 09 59 48 (dépt. 25).

Simca Coupé Ville de juin 1956, flash spécial 68 000 km, CG normale, CT OK, révisée 1 an, très bon état, part toutes distances. Prix : 29 000 €. Tél.: 05 45 21 32 08 ou 06 73 93 57 85 (dépt. 16).

Simca Marly V8 de 1958, restaurée et rare, échange possible Volvo P1800 coupé ou Mercedes Coupé SE. Prix : 30 000 €. Tél.: 06 08 46 42 54 (dépt. 77).

SUZUKI

Suzuki Santana SJ410, deux véhicules pour pièces, pas de CG, pneus très bon état. Prix : 1 000 €. Tél.: 06 15 48 05 01 (dépt. 49).

TALBOT

Talbot Horizon diesel de 1985, CT OK. Faire offre. Tél.: 06 84 91 25 82 (dépt. 17).

TEILHOL

Teilhol Tangara de 1987, très bon état, 80 500 km, CT vierge, blanche, bâchée. Prix à débattre. Tél.: 06 80 84 08 47 (dépt. 02).

Teilhol Tangara 4x4 de 1988, reconditionnée de A à Z, rare, châssis raid caisse et mécanique refaits, sièges, peinture, etc. Prix : 23 000 € à débattre, suite à essai. Tél.: 06 86 36 68 80 (dépt. 82).

TOYOTA

Toyota HJ 45 long de 1979, 6 cyl., 13 cv, 148 000 km, 3.6l diesel, break 3 portes, treuil d'origine, TBE, carrosserie saine. Prix : 14 000 € ferme. Tél.: 06 09 91 17 42 (dépt. 82).

TRIUMPH

Triumph TR3 de 1958, restaurée de A à Z en France avec dossier factures et photos, très belle. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

VOLKSWAGEN

Volkswagen Golf 1 cabriolet de 04/1991, type 155DX 2 Storline, 112 ch, 213 000 km, blanche, int. tissus, capote et glace, compteurs blancs, bon état général. Prix : 6 500 € à débattre. Tél.: 06 15 04 66 43 (dépt. 34).

Volkswagen Golf 1,8l carburation, cabriolet Karmann de 1985, 180 000 km, très bon état, factures, noire peinture neuve, très propre. Prix : 7 000 €. Tél.: 06 09 91 17 42 (dépt. 82).

Volkswagen Golf 2 de 1986, très bel état, modèle Carat, TO, BA, 1800 cm³, 82 000 km, 90 ch, carbu Weber neuf, jantes. Prix : 3 700 €. Tél.: 06 85 90 51 82 (dépt. 95).

Volkswagen Polo Fancy de 1990, diesel, à restaurer. Tél.: 05 65 47 68 45 ou 06 33 30 67 56 (dépt. 12).

Volkswagen Transporter T3 1987, 6 places, avec benne, très bon état général, bonnes marche et présentation. Échange, reprise, livraison possible. Prix : 7 800 €. Tél.: 06 60 22 15 75 (dépt. 94).

VOLVO

Volvo 240 berline du 29 février 1984, 6 cyl. Diesel, overdrive, gris métal, problème moteur. Prix : 300 €. Tél.: 06 09 12 28 81 (dépt. 40).

Volvo 240 break de 1986, 310 000 km, bon état, intérieur cuir noir, jantes alu Corona 25 rayons, bon moteur (B200E) CT OK 05/2017, problème démarrage, lot pièces. Prix : 2 000 €. Tél.: 06 82 04 52 90 (dépt. 02).

Volvo 480 ES de 1989, 92 000 km, 1re main, CGN contrôle technique ok mai 2018. Tél.: 06 48 99 39 63 (dépt. 80).

AUTRES

Veloto de 1960, voiturette à restaurer, manque moteur et volant. Prix : 300 €. Tél.: 06 27 81 08 14 (dépt. 17).

Achats autos

CITROËN

Citroën BX diesel de 1992/1993, bon état intérieur et extérieur, peu importe le kilométrage. Tél.: 06 63 99 81 46 (dépt. 17).

FIAT

Fiat 124 Spécial berline de 1968 à 1972, état indifférent. Tél.: 06 44 36 23 67 (dépt. 38).

MATRA

Matra Djet à restaurer, me déplace. Tél.: 06 88 59 39 25 (dépt. 71).

MERCEDES

Mercedes coupé, pour usage personnel, étudie toutes propositions, car pas fixé définitivement modèle entre fin des années 50 à début des années 80. Tél.: 06 85 80 35 20 (dépt. 69).

PEUGEOT

Peugeot 605 1995/1996 en parfait état d'origine et kilométrage modéré, soit 605 V6, soit 4 cyl. 2,2l. Tél.: 02 97 21 72 99 (dépt. 56).

RENAULT

Renault Super 5, complète, pour pièces. Tél.: 00 32 477 07 00 38, Belgique.

SALMSON

Salmson S4D ou S4DA cabriolet, 4 places, ou faux-cabriolet, en état de marche, sans travaux à effectuer. Faire offre. Tél.: 03 88 08 42 98, rogerecker@free.fr (dépt. 67).

TOYOTA

Toyota Celica des années 1972 à 1978 de préférence GT. Tél.: 06 12 93 56 08 (dépt. 78).

VOLVO

Volvo P1800 Jensen, P1800S, 1800 ES, en état d'origine ou à restaurer. Tél.: 06 82 04 52 90 (dépt. 02).

Ventes deux-roues

Algat Plico 30 cm³ de 1981, petite moto pliante, bon état de marche et présentation, housse transport, rentre dans coffre petite voiture doc. et pub origine. Tél.: 07 81 65 09 64 (dépt. 95).

Aprilia RS 125 de 1999, 1re main, excellent état. Prix : 1 800 €. Tél.: 06 09 91 17 42 (dépt. 82).

Ceccato 125 cc, très bon état d'origine, jamais restaurée, complète. Prix : 2 800 €. Tél.: 06 21 72 48 38 (dépt. 59).

Flandria 50 cm³ de 1963, mobylette Peugeot de 1963. Faire offre. Tél.: 06 61 94 51 12 (dépt. 44).

France-Loire St Etienne course de 1970 + vélo enfant vintage + 2 pompes chromées. Prix : 150 € le lot. Tél.: 06 34 47 07 44 (dépt. 78).

Harley-Davidson pièces Sportster Evo. 883, 1000, 1200, kit 1200 neuf, culasses, cames, embrayage, allumage, freins, cale-pieds, béquille, compteur, bobine HT, câbles commandes, bras oscillant. Tél.: 06 42 43 64 81 (dépt. 92).

Honda 500 Four réservoirs, neufs avec robinet + bouchon 1 monogramme 125 SL intér neuf avec bouchon robinet à repeindre + 125 JX complet Candy Gold intér neuf. Tél.: 06 44 36 13 82 (dépt. 91).

Honda XR Enduro et SM 600, 400, 250 : pièces neuves, cylindres piston, carters, freins, faisceau, boîte, embrayage, allumage, pot, vilebrequin, bras oscillant, cale-pieds, suspensions et plus. Tél.: 06 42 43 64 81 (dépt. 92).

Kawasaki 125 KMX de 1990, état d'origine. Prix : 1 200 €. Tél.: 06 09 91 17 42 (dépt. 82).

Kawasaki Z900 de 1976, très belle moto, état d'origine, non restaurée, 56 500 km, pas import USA !. Tél.: 06 08 90 11 34 (dépt. 22).

Lambretta de 1957, triporteur, avec CG, très bon état, avec cabine toile. Bloc Lambretta filière marque Virax à peignes très bon état. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Lambretta Type C de 1950, 125cc, très bon état général, complet, à saisir rare à la vente. Prix : 2 800 €. Tél.: 06 21 72 48 38 (dépt. 59).

Laverda 750 cc type SF de 1973, couleur orange, bon état général, toujours à l'abri (expo.). Prix : 7 000 € à débattre. Tél.: 06 21 72 48 38 (dépt. 59).

Laverda 750 SF de 1973, 80 000 km, 2 disques AV, allumage électronique, transmission, distribution, soupapes, carbus, pneus neufs. Prix : 4 500 €. Tél.: 06 27 81 08 14 (dépt. 17).

Motobécane 1 cylindre moteur Motobécane année 1924-1930 avec pipe alu démontable, décompresseur et culasse démontables alésage ø intérieur 57, fourche de direction avec les deux ressorts départ du haut du guidon. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Ossa Phantom cross et enduro désert + SP 250 350 72 à 78 allumage piston leviers + cocottes carters carbus IRZ + bing joints chaînes primaire + secondaire phare bougie stickers + déco, etc. Tél.: 06 73 50 90 38 (dépt. 95).

Peugeot cyclo 101 de 1968, bon état général, 300 €. Vélo Peugeot Baroudeur de 1970, 250 €. Tél.: 06 33 65 98 63 (dépt. 83).

Peugeot de 1970, vélo homme, double plateau 10 vit, éclairage, porte-bagages, doubles freins, roues 650, taille 54. Excellent état. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 78).

Rumi scooter à réparer et à restaurer. Prix : 3 600 € ou vente en pièces détachées + une moto Rumi type Diana bi-carburateurs. Prix : 6 500 €. Tél.: 06 72 41 06 76 (dépt. 38).

Terrot type LSO 175 de 1930, CGN, bon état. Prix : 1 300 €. Tél.: 06 70 67 98 10 (dépt. 07).

Yamaha 400 XS, CG, bon état, 1 000 €. Yamaha 125 DT SCG, 450 €. Piaggio CG, bon état, 49 cm³, 200 €. Tél.: 07 88 04 88 37 (dépt. 88).

Yamaha 500 SR de 1997, 15 000 km, grenat beige, entièrement révisée, très bon état. Prix : 3 500 €. Tél.: 06 52 22 20 10 (dépt. 34).

Yamaha Honda XS CM SL JX : garde boue AV + AR, feux 650 XS 78 mi custom, très bon état. Garde boue AV + AR, 25 cm custom 82 + feux fourche complet repose-pieds, roues AV + AR, pneus neufs. Tél.: 06 44 36 13 82 (dépt. 91).

Zundapp Bella de 1954, scooter biplaces à restaurer . Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

Ventes pièces

ALPINE

Alpine 1600 S : 1 culasse. Prix : 80 €. Tél.: 06 70 79 66 37 (dépt. 95).

Alpine A110 de 1971 : collecteur d'échappement 1600 cm³ 2 jantes alu 10x13 Mad'In, 1 jante Gotti bi-métal 5,5x13 Delta Mics, disques, freins. Tél.: 06 32 23 83 19 (dépt. 34).

Alpine A110 : traverse AV/AR, 2 phares Cibié ø160 état neuf, serrure porte G 69, volant Moto Lita cuir + moyeu pot Devil 1600 AR, feux AR chromes, protège carter. Tél.: 00 32 494 18 76 17, Belgique.

AUDI

Audi 80 : 2 moteurs et boîtes, 135 000 km et 235 000 km environ + carrosserie + accessoires, échange possible. Tél.: 06 12 02 49 00 (dépt. 13).

Audi 90 de 1985 : nombreuses pièces neuves. Tél.: 06 48 60 56 02 (dépt. 60).

Audi A4 de 1997 : volant cuir noir, complet, très bon état. Tél.: 04 73 91 50 49 (dépt. 63).

AUSTIN

Austin 1300 : moteur boîte complet, échange possible. Tél.: 06 12 02 49 00 (dépt. 13).

Austin Cambridge A55 de 1956 : boîte, pont lames de ressort, capot AR, à prendre sur place. Tél.: 04 93 66 24 39 (dépt. 06).

Austin Mini 1000 : moteur, portes, capot, calandre, réservoir, pièces diverses. Tél.: 03 23 08 83 49 (dépt. 02).

AUSTIN-HEALEY

Austin-Healey 1963 : compte-tours, état neuf. Prix : 100 €. Tél.: 05 63 75 31 22, avant 18h (dépt. 81).

BMW

BMW 635 CSi : 2 sièges Recaro cuir noir origine, + 4 jantes BBS 14'' origine avec pneus, CT OK. Tél.: 00 32 476 23 58 97, Belgique.

BMW boîte 5 vitesses ZF, 6 500 km, provient d'une 520 i 6 cyl. Prix : 400 €. Tél.: 00 32 56 34 02 11, Près de Lille, Belgique.

BUGATTI

Bugatti pièces T35 A + carrosserie T30 : lot de pièces dont certaines d'origine avec carrosserie T30, sans papiers, aucune pièce Argentine, liste sur demande. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

CITROËN

Citroën 2 CV modèle AZU : boîte moteur 425 cc + train AV complet avec volant. Le tout à restaurer. Tél.: 05 65 47 68 45 ou 06 33 30 67 56 (dépt. 12).

Citroën 2 CV 6 de 1982 : 1 démarreur Ducellier 12 volts, 1 alternateur Ducellier 12V, 1 régulateur Paris-Rhône 12V AYC 213, vérifié par ancien mécano Panhard. Prix : 80 € le lot. Tél.: 06 88 59 39 25 (dépt. 71).

Citroën 2 CV 4 et 6 de 1974 : paire de phares rectangulaires (cuvelages + optiques), bon état. Prix : 120 €. Tél.: 06 14 37 12 60 (dépt. 82).

Citroën 2 CV, Ami 6, Ami 8 : pièces, radio Conti Edison. Tél.: 05 62 08 53 81 (dépt. 32).

Citroën 2 CV : capot très bon état, très léger choc à l'avant, couleur bleue. Prix : 120 €. Tél.: 06 62 81 52 09 (dépt. 34).

Citroën 5 CV de 1922 : boîte de vitesses, démarreur, dynamo, collecteur échapp, carburateur AHD Solex vilebrequin, bielles, pompe huile, couronne démarr. + divers + embrayage. Tél.: 06 62 18 59 05 (dépt. 81).

Citroën 5HP : châssis long et diverses pièces pour 2 CV plusieurs compteurs, réservoirs fer et plastique et serrures et pièces démarreur Ducellier 6202A 381B 6V FEMSA. Tél.: 04 93 66 24 39 (dépt. 06).

Citroën Acadiane de 1981 : 4 ailes, 4 passages de roue, 1 capot, 1 pare-chocs, 1 calandre, 1 tôle sous pare-chocs, 2 bavettes, 4 clignotants, 2 cabochons feux AR + divers. Prix : 200 € à débattre. Tél.: 09 80 44 89 68 (dépt. 56).

Citroën Ami 6 de 1962 : tissus feuille de houx noisette, 25 € le mètre en 130 tissus d'époque. Tél.: 06 13 35 22 75 (dépt. 94).

Citroën Ami 6 de 1966 : train AV complet, grosses cannelures, + train AR + toit + aile AVG, + aile ARG. Prix : 170 € le tout. Tél.: 05 63 30 66 95 (dépt. 82).

Citroën Ami 8 : plaquettes de freins neuves avant + diverses pièces Ami 6 et 2 CV. Tél.: 06 33 65 98 63 (dépt. 02).

Citroën AX : nombreuses pièces carrosserie, intérieur et moteur diesel petit. Prix liste sur demande. Tél.: 06 18 46 58 43 (dépt. 27).

Citroën B2, B10, B12 de 1922/1926 : moteur, pont, radiateur, capot, ess avant, pare-brise et autres. Tél.: 06 65 95 71 44 (dépt. 64).

Citroën C15 diesel : pièces, radiateur, feux phares, mécanique. Tél.: 06 18 45 17 42 (dépt. 49).

Citroën CX 2,5l diesel : moteur, distribution, pignons, révisé, chemise culasse surfacée. Prix : 350 €. Tél.: 06 77 78 29 41 (dépt. 84).

Ets ICHARD
www.ichard.fr
Pièces et Jouets de collection
4cv
Dauphine
Renault 8
Floride-Caravelle
4L - R5
Estafette
Juva 4
203 - 403
404
Traction
4cv - Dauphine
A nouveau disponible
Nouvelle fabrication
Pignon distribution celoron
référence 5140
Bourse à venir
Orgon (30) : Samedi 30 Juin
Passez précommande
05.61.01.81.42 ichardjp@ichard.fr

Belles Anciennes.com 10 ANS
www.belles anciennes.com
Restaurer, Embellir, Protéger
FEROSE
On ne gratte plus, on Férose la rouille !
DINITROL
LES SPECIALISTES DU TRAITEMENT DE LA CORROSION
BOUTIQUE EN LIGNE : www.belles-anciennes.com
Tél : 04.72.02.05.41
Mail : contact@belles-anciennes.com

Retrouvez la grille petites annonces page 140

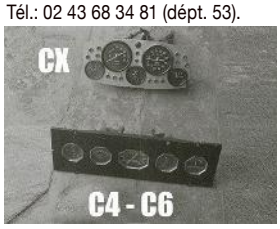
Ventes pièces (suite)

CITROËN

Citroën HY : moteur complet n°0424017043/H78 à prendre sur place. Prix : 150 € ferme. Tél.: 06 22 74 39 20 (dépt. 76).

Citroën ID de 1957 : moteur + boîte 3 paliers centrale clignotante 6 et 12 volts boutons clans anti-brouillard, 1er modèle, état neuf, verres 670. Tél.: 01 34 74 07 45, 13h ou 19h (dépt. 78).

Citroën ID19 : démarreur révisé modèle 6003A 6 volts. Tél.: 02 43 68 34 81 (dépt. 53).



Citroën tableau de bord Jaeger CX, très bon état, 500 €. Tableau C4, C6, Rosalie 300 €. 4 jantes CX turbo, 200 €. Malle AR, 80 €. Phare double ou simple. Tél.: 06 62 86 86 07, soir (dépt. 59).

Citroën Traction : moteur iD19 3 paliers + boîte 4 phares pour 11 cv et 15/6 Marchal et Cibié antibrouillard 630 et 670, ronds et rectangulaires. Tél.: 01 34 74 07 45, 13h ou 19h (dépt. 78).

Citroën XM : capot AV, 100 €. Aile, 80 €, int. cuir, 350 €. Phares AV, 80 €, AR, 70 €, break 80 €. Pare-chocs AV, 120 €. Calandre, 100 €. Hayon AR 100 €. Près de Lille. Tél.: 00 32 56 34 02 11, après 18h, Belgique.

Citroën XM : Pare-chos AV, 100 €. Hayon AR Berline break, 100 €. intérieur cuir noir, 350 €. Aile AV, 80 €. Phare AV, 80 €. Feux AR break, 90 €. Tél.: 06 62 86 86 07, soir (dépt. 59).

DAF

DAF 44/55 de 1972, pièces. Tél.: 03 22 80 89 06 (dépt. 80).

DE DION BOUTON

De Dion Bouton Magnéto Vigtrix type V14 4CL Voltex RB type L06 tourne à gauche. Prix : 200 € avec port. Tél.: 04 93 66 24 39 (dépt. 06).

FIAT

Fiat 500 F de 1970 : démarreur, 50 €. Compteur, 40 €. Feux AR, 30 € les deux. Pare-soleil, poignées de maintien. Éclaireur plaques AR (Zamac) clignotants AV, feux de position. Tél.: 02 43 33 35 91 (dépt. 72).

Fiat 600 : boîte et capot AR. Pour Fiat 500 : moteur et vitre. Tél.: 04 93 66 24 39 (dépt. 06).

Fiat 850 : serrure à clé, capot moteur neuf avec 2 clés et notice sans modif capot marque de F. Tél.: 03 22 28 38 07 (dépt. 80).

Fiat X 1/9 Bertone 1500 de 1982 : capot malle, capot AR, porte, calandre, pare-chocs AV + AR, jupe AR, ailes AR, toit amovible, carreau, serrures + Neiman, console + plastiques + divers compteurs + feux AV/AR. Tél.: 06 44 36 13 82 (dépt. 91).

Fiat X 1/9 Bertone 1500 de 1982 : capot moteur, cardan AR, démarreur, alternateur, pipe admission + pompe eau, moteur phare ferrures PC câbles bocal lave+glaces + divers cric + autres pièces. Tél.: 06 44 36 13 82 (dépt. 91).

FORD

Ford plaquettes de freins neuves pour Taunus 1600 GT, GXL 1971-> + 2000 GT GXL + 2300 GT 1971 -> Capri II 1600 GT L XL 200 2300 - 3000 GT. Tél.: 06 33 65 98 63 (dépt. 02).

Ford plusieurs jantes 13'' pour Ford P104 S1000 12'', + enjoliveurs de roue chromés + rétros chromés. Tél.: 06 8154 45 88 (dépt. 76).

Ford Vedette de 1953 : 4 portes, pare-chocs AR, coffre, pont AR, train AV. Tél.: 06 13 35 22 75 (dépt. 94).

Ford XR2i de 1987 : quatre jantes. Faire offre. Tél.: 06 61 94 51 12 (dépt. 44).

FORD-EUROPE

Ford Fiesta XR2 : pièces neuves, 1 embrayage Sachs complet renforcé, kit freins AV et AR, volant sport, 12 bougies, filtres huile et ess, faisceau allumage, huiles Racing et divers. Tél.: 06 42 43 64 81 (dépt. 92).

Ford Sierra : optiques, feux AR, rétros ext, carbu, Delco. Tél.: 03 23 08 83 49 (dépt. 02).

Ford XR3i de 1987 : moteur boîte, portes, hayon, optiques, intérieur, pièces, divers. Tél.: 03 23 08 83 49 (dépt. 02).

HONDA

Honda Accord de 1980 : moteur complet et et bas moteur boîte automatique, train AV et AR, réservoir, feux et divers. Tél.: 03 22 80 89 06 (dépt. 80).

JAGUAR

Jaguar XJ6 4,2l de 1978 : culasse éprouvée ok reste surfaçage pour moteur XK 4,2l à carburateur. Prix : 900 €. Tél.: 06 80 78 43 76 (dépt. 50).

Jaguar XJ6 4,2l série 1 : 1 aile AVG, 70 €, 2 portes AVG, 1 AVD, 80 € pièce. 1 porte ARG et ARD, 80 € pièce. 3 tôles sous ailes ARG et ARD, 30 € pièce. 2 charnières, 25 €, 1 malle AR, 100 €. 1 pare-chocs AV, 2 pare-chocs AR, 80/120 € pièce. Tél.: 06 21 97 08 86 (dépt. 07).

Jaguar XJS V12 HE de 1981 : pièces carrosserie et mécanique, jantes alu, blanche, cuir noir, boîte automatique neuve, nombreuses options, expédition pièces possible. Tél.: 06 85 80 35 20 (dépt. 69).

MATRA

Matra Djet 5/6 de 1964 : banane AV, grille alu AV, moteur essuie-glaces, boîte à eau, serrures, freins disques, bougies, schémas électriques + divers. Tél.: 06 32 23 83 19 (dépt. 34).

MERCEDES

Mercedes 190 W201 : 2 portes AV, 50 € chaque. Capot AV, 80 €. Capot AR, avec aileron, 60 €. 4 jantes alu, avec les boulons, 100 €. Tél.: 02 43 33 35 91 (dépt. 72).

Mercedes 220 D de 1974 : tableau de bord. Tél.: 03 23 08 83 49 (dépt. 02).

Mercedes 250 TD : 5 jantes alu très bon état, se monte sur VWT4, avec kit écrous antivol + 2 pneus Firestone TS300 195/65/R15 91H, 500 km. Prix : 400 €. Tél.: 06 21 97 08 86 (dépt. 07).

Mercedes 280 TS : plaquettes de freins neuves, types 1972 à 1975 et 350 SE après 1972 + RTA. Tél.: 06 33 65 98 63 (dépt. 02).

Mercedes 300 GD 4x4 de 1983 : 2 cardans avant. Faire offre. Tél.: 05 65 66 41 61 (dépt. 12).

Mercedes 300 GD 4x4 de 1983 : toutes pièces mécanique et carrosserie, roues complètes, pompe injection, etc. Tél.: 06 12 83 12 72 (dépt. 80).

Mercedes 407D, 409D, 309D de 1980 : boîte de vitesses bon état. Tél.: 06 48 60 56 02 (dépt. 60).

Mercedes SLK R170 : capot AV, 180 €. Capot AR, 70 €. Hard-top, 100 €. Sièges AV, 160 € les deux. Moquette complète, 80 €. Boîtier changement de vitesses avec tringlerie, 80 €. Tél.: 02 43 33 35 91 (dépt. 72).

Mercedes W124 de 1988 : diverses pièces carrosserie break + pièces intérieur et électrique, bronze intérieur beige. Tél.: 06 85 80 35 20 (dépt. 69).

MG

MG 1 moteur 18V847-H1811 non bloqué + 1 bas moteur 18GU réalésable, deuxième côté +1 culasse 18GU rectifiée S/100 nue. Prix : 150 € le tout. Tél.: 03 26 03 73 61 (dépt. 51).

MG A 1300 : 4 jantes peintes à rayons avec les 4 écrous papillon, bon état. Prix : 500 €. Tél.: 06 21 97 08 86 (dépt. 07).

MG TD de 1950 : 4 jantes tôle équipées pneus sculptures 3 mm avec 4 tambours, habillage neuf sièges + sièges + couvre tonneau, à enlever. Prix : 500 € le lot. Tél.: 06 40 56 03 02 (dépt. 13).

OPEL

Opel Kadett de 1990, essence 1200 cm³ moteur complet carbu + boîte de vitesses + cardans + train avant 33 158 km certifiés. Tél.: 06 48 60 56 02 (dépt. 60).

Opel Manta B, années 1975 à 1989, pièces SR, GT, GTE, GSi Fréquelin , 2 capots, freins AV + AR, allumeur delco + module pompes à eau filtres, 3 jeux de bougies trappe à essence, bobine HT, etc + lot huiles synthé. Tél.: 06 73 50 90 38 (dépt. 95).

Opel pièces, 1960 à 1980 + documentation commerciale + documentation technique, + porte clés Opel. Tél.: 01 46 26 53 15 (dépt. 92).

Opel Rekord 1978, pièces, carrosserie, aile, porte, capot, malle AR, pare-chocs, pare-brise, pont, roue, feu AR et divers. Prix : 300 € échange. Tél.: 06 14 77 60 31 (dépt. 45).

PANHARD

Panhard 24CT et PL17 épaves avec CG. Tél.: 04 93 66 24 39 (dépt. 06).

Panhard Dyna : moteur, très bon état général, embiellage ok, + diverses pièces, carburateur Zénith 36 Wi-Delco démarreur, etc. Tél.: 06 33 65 98 63 (dépt. 02).

Panhard Dyna, PL 24 : vilebrequins rénovés, zéro jeu, bielles baguées. Prix : 850 € et 650 €. + Bloc moteur n°1754, plaque Citroën 150 € nettoyée, prêt à l'emploi. Tél.: 06 84 42 32 67 (dépt. 31).

Panhard Panoramique de 1930 : radiateur. Prix : 100 €. Tél.: 06 13 35 22 75, soir (dépt. 94).

Panhard PL17 de 1964 : pare-chocs AV nervuré avec jupe bon état. Prix : 30 €. Tél.: 03 85 84 09 27, HR (dépt. 71).

Panhard Z12, Z16 de 1958 : 1 pare-chocs AV avec jupe, très bon état, 1 pare-chocs AR, très bon état. Prix : 100 € le lot, à débattre. Tél.: 03 85 84 09 27, HR (dépt. 71).

PEUGEOT

Peugeot 104, 404, 504 : 1 assortiment de Lion Peugeot. Prix : 5 € l'unité. Tél.: 06 74 57 81 00 (dépt. 15).

Peugeot 104 : ailes AV, pare-chocs, calandre, optiques, radiateur. Tél.: 03 23 08 83 49 (dépt. 02).

Peugeot 104 : moteur cardan boîte, bon état. Tél.: 06 13 83 71 38 (dépt. 80).

Peugeot 104 : volant origine ZS, kit chemises pistons neufs ø75 1129cc, 4 jantes alu Dunlop état neuves, 4 jantes alu Amil Pétales. Tél.: 00 32 476 23 58 97, Belgique.

Peugeot 106 XT moteur boîte capot hayon ailes AV sièges AV, très bon état. Tél.: 06 77 57 68 78 (dépt. 57).

Peugeot 203 : 2 ailes avant neuves d'époque. Tél.: 03 44 86 52 03 (dépt. 60).

Peugeot 203 : 2 ponts avec demi arbres, 300 € pièce. 1 moteur, 500 €. 1 boîte 200 €. Tél.: 04 66 61 40 23 (dépt. 30).

Peugeot 203 : lot joints culasse moteurs, divers chromes. Divers verres feux AR voitures anciennes, divers culasses PSA. Cause retraite. Tél.: 06 32 71 32 32 (dépt. 63).

Peugeot 203 : pièces, câble de compteur, pare-brise en bon état, baguettes ailes AV/ARG, baguettes portières et calandre, Robri ailes ARG. Tél.: 06 95 82 55 93 (dépt. 44).

WEST AUTO COLLECTION
Depuis 1987, la pièce pour
Simca Aronde/P60 • Chambord-Versailles-Ariane • 1000 • 1100 • 1300-1500
Renault 4 CV • R8/10/16 • Juvaquatre • Dauphine • Caravelle • Floride • Frégate
Citroën 2 CV • Ami 6/8 • TA • DS-ID • HY
Peugeot 203 • 403 • 204 -304 • 404 • 504
Catalogue par modèle téléchargeable gratuitement sur internet :
http://west-auto-collection.com
Lundi au vend. de 10h à 12h et de 14h à 18h
Samedi de 10h à 16h
1 rue Montreuil -72440 BOULOIRE
Tél. : 02 43 63 03 59
Fax : 02 43 63 03 89

HOUSSES DE PROTECTION
SUR MESURES
COX R4/4L 205
SUPER 5 GT
ALPINE A310
GOLF 1 TRACTION
MINI 2 CV DS/ID
DAUPHINE
BERLINETTE
PLUSIEURS COULEURS DISPONIBLES
TÉL : 02 99 96 56 48
FABRICATION FRANÇAISE
MAISONDELAHOUSSE.com
30 bis des Saulniers - CS 37086
35370 ARGENTRÉ-DU-PLESSIS

BRETAGNE AUTO RETRO
John CORBIN
3 rue des acacias ZA le crelin
44410 St-Lyphard
T. 02.40.91.42.18
www.bretagneautoretro.fr
NOUVEAUTÉS !!
POIGNÉE de Porte Extérieur chromée Juvaquatre à 28€
POMPE À EAU Juvaquatre à 205€
Pièces détachées pour :
DAUPHINE - CARAVELLE - FLORIDE
4CV - R8 - R16 - R4 - 203 - 403 - 404
TRACTION - JUVAQUATRE - ESTAFETTE

Ventes pièces (suite)

PEUGEOT

Peugeot 204 304 cab : pièces, hard-top, radiateur, pneus, pare-chocs AV/AR, carburateur, couvre capote, etc. Lot uniquement, pas de détails. Prix : 700 €. Tél.: 04 90 04 56 98 (dépt. 84).

Peugeot 204 : 1 calandre plastique, 50 €, 1 pare-chocs inox AR sans caoutchouc, 60 €, 1 pare-chocs AR inox avec caoutchouc 70 €. Tél.: 06 21 97 08 86 (dépt. 07).

Peugeot 204 : moteur, 90 000 km. Prix : 600 €. Tél.: 04 66 61 40 23 (dépt. 30).

Peugeot 205 : pièces. Carburateur Peugeot 204 complet. Tél.: 06 15 37 97 70 (dépt. 59).

Peugeot 205 CTi : deux jantes alu. Prix : 40 € l'unité. Tél.: 06 18 45 17 42 (dépt. 49).

Peugeot 205 GL : jantes et pneus neufs 145 305 145x12 Michelin X, radiateur, feux, phares, pièces tôlerie et mécanique, moteur à plat. Tél.: 06 18 45 17 42 (dépt. 49).

Peugeot 205 GTi 1900 : moteur complet, pièces, accessoires. Tél.: 06 12 02 49 00 (dépt. 13).

Peugeot 205 XS : moteur complets. Tél.: 06 12 02 49 00 (dépt. 13).

Peugeot 304 essence et diesel : plaquettes de freins neuves après 03/1972 et pour 305 après 11/1971 GL, GR, SR, GRD + RTA. Tél.: 06 33 65 98 63 (dépt. 02).

Peugeot 402 de 1937 : 1 disque d'embrayage, long MK4 K18 250x8 mm, 10 cannelures. Prix : 50 €. Tél.: 06 74 57 81 00 (dépt. 15).

Peugeot 403 : 1 grille de calandre, 50 €. 1 capot moteur 100 €. Prix : 50 €. Tél.: 06 03 40 88 19 (dépt. 18).

Peugeot 403 : nombreuses pièces mécanique et carrosserie. Tél.: 03 21 39 79 22 ou 06 74 30 81 42 (dépt. 62).

Peugeot 404 : centre de volant Quillery dans sa boîte, pot (sans sortie) coupé cabriolet injection 1963/1964. Tél.: 03 22 28 38 07 (dépt. 80).

Peugeot 405 : 5 jantes, bon état. Tél.: 06 95 82 55 93 (dépt. 44).

Peugeot 405 diesel : disques freins avant. Prix : 80 €. Tél.: 06 18 45 17 42 (dépt. 49).

Peugeot 406 de 1996 : 4 jantes acier avec enjoliveurs 15'' neufs en emballage. Valeur en 2014 : 576 €, vendues : 15 €, plus port éventuel. Tél.: 06 15 24 04 34 (dépt. 92).

Peugeot 504 break de 1970/1980 : sortie arrière échappement, neuf, diesel ou essence. Prix : 50 €. Tél.: 03 21 38 12 11 ou 06 30 75 48 60 (dépt. 621).

Peugeot amortisseurs Koni neufs arrière Peugeot 404 break, 504 break, 504 Dangel, 304, arrière 1973 à 1977, berline break et cabriolet 305 arrière 1982 à 1985. Tél.: 06 48 60 56 02 (dépt. 60).

Peugeot lot pièces anciennes, diverses culasses PSA, révisées. Moteur 205 GTi 105 révisé, divers radiateurs, divers échappements, compresseur PF, cause retraite. Tél.: 04 73 69 14 54 (dépt. 63).

Peugeot plaquettes de freins 504 i, Ti V6 A + 504 Ti STi 604 A Talbot Tagora SX 2,6l V6 20 253/271 HA. Tél.: 06 33 65 98 63 (dépt. 02).

Peugeot radiateur pour moteur D3A, bon état. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

PORSCHE

Porsche 911 3,2l de 1988 : lunette AR, jupe AV, moteur essuie-glaces AV/AR, crémaillère, servo frein, butoirs, pompe LG, disques étriers AV/AR, doc. technique plaque AR, tapis + divers. Tél.: 06 32 23 83 19 (dépt. 34).

Porsche 944 : pièces 8 et 16 soupapes, jantes ø15, culasse, boîtier, débimètre, démarreur, alternateur, boîte de vitesses, trains AV et AR, portes gauche et droite, passage de roue avant droit neuf et divers. Tél.: 06 07 97 22 96 (dépt. 88).

RENAULT

Renault 4 de 1973 : boîte de vitesses, crémaillère de direction, vase d'expansion, portes AR et AVD pour R4 fourgonnette, bon état. Tél.: 06 95 82 55 93 (dépt. 44).

Renault 4 GTL de 1980 : capot couleur rouge, 2 jantes TL aile ARD. Tél.: 06 81 70 35 62 (dépt. 31).

Renault 4 GTL de 1988 : 1 moteur boîte, alternateur, démarreur, cardans, ailes, tableau de bord, 4 portières, embrayage, siège, crémaillère, radiateur, + pièces diverses. Tél.: 09 63 60 23 46, HR (dépt. 52).

Renault 4 CV : 2 feux AR scintex, 4/1 Autobleu BV 318-15 314 3 et 4v, traverse AR, train AV complet, ailes ARG/ARD saines, jerrican essence roue de secours tambours AV/AR. Tél.: 00 32 476 23 58 97, Belgique.

Renault 4 CV : capot AV/AR boîte et pièces. Tél.: 04 93 66 24 39 (dépt. 06).

Renault 4 CV : moteur entièrement révisé, tourne devant le client. Prix : 400 €. Tél.: 02 47 42 64 82 (dépt. 37).

Renault 4 L : cabochons, 20 € + port. Dynamo R8, 35 € + port, démarreur pour Juva 4 6V. Prix : 40 € + port. Tél.: 06 61 06 38 65 (dépt. 74).

Renault 4 L : réservoir, très bon état. Prix : 50 €. Tél.: 06 62 81 52 09 (dépt. 34).

Renault 4L 2 cabochons neufs D et G, Seima, 50 €. 1 feu Seima neuf de 4L AR, 40 €. 2 rétros à pince, neuf, chromé, 50 €. 2 cabochons clignotant R6 D et G, 40 €. Tél.: 06 74 57 81 00 (dépt. 15).

Renault 1 culasse R4 747 cm^3, 50 €. Moteur essuie-glace R4, 50 €. 2 feux AR R8 Gordini, 70 €. 1 feu AR R8 Major, 30 €. 1 chambre à air Michelin 155/13, 15 €. Tél.: 06 70 79 66 37 (dépt. 95).

Renault 5, R8, R12, R16 : crics. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 78).

Renault 5 : disques freins, alternateur, démarreur, cardans, tableau de bord, vitres, moteur essuie-glace, phares, clignotants, plaquettes. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 78).

Renault 5 Alpine : 4 jantes alu 3 trous 13'', à enlever. Prix : 150 €. Tél.: 06 40 56 03 02 (dépt. 13).

Renault 5 Alpine : traverse démontable. Tél.: 06 09 72 43 68 (dépt. 06).

Renault 6, R16, R4 : feux, phares, etc. Tél.: 05 62 08 53 81 (dépt. 32).

Renault 8 Gordini de 1970 : 1 jante bi-métal Delta Mics 51/2x13, barre stabilisatrice AV, étriers, disques plaquettes AV/AR, collecteur de filtre à air. Tél.: 06 32 23 83 19 (dépt. 34).

Renault 8 Major :ailes AVG AVD ARG ARD, face AR, PC AR neuf complet lame centr PC AV nue, 4 jantes origine, 4 jantes origine, 4 jantes tôle 5,5x13, 2 phares 8S ø180 neufs feux AR chrome. Tél.: 00 32 476 23 58 97, Belgique.

Renault 8 : amortisseurs AR neufs, Fiat 125 AV, 4 CV à bras, Simca 1100 AR, Châtelaine, Simca AV et AR, BMW K46. Tél.: 06 33 65 98 63 (dépt. 02).

Renault 8 : moteur, bon état. Tél.: 07 87 65 50 05 (dépt. 18).

Renault 8, 10 ou autres : bloc moteur, 50 € + 2 arbres de roue R8, R10, 60 €. Tél.: 06 30 05 78 52 (dépt. 47).

Renault 11 GTX : pièces, moteur 90 000 km. Tél.: 02 48 26 23 62 (dépt. 18).

Renault 12 Gordini : arceau 4 pts, Devil, ailes AVG/AVD, saines M-C freins neufs, + étriers freins AR neufs Bendix, 1 jante orig cache culbuteur alu disques AV neufs embrayage. Tél.: 00 32 486 85 98 02, Belgique.

Renault 12 TL/TS années 1969 à 1980 : pièces, volant Sport, freins AV + AR, maître-cylindre neufs, longues portées Cibié, 3 jeux de bougies, filtres huile et essence x 4, etc + lot huiles Elf. Tél.: 06 73 50 90 38 (dépt. 95).

MELUN RETRO PASSION
Votre SPÉCIALISTE PIÈCES & ACCESSOIRES pour VÉHICULES ANCIENS
NOUVEAUX HORAIRES du mardi au vendredi 10h-12h et 13h-17h
60 rue Vauchèvre 77115 Blandy les tours
Tel : 01 64 81 31 00
Fax : 01 64 81 31 09
mrp.clients@orange.fr
RETROUVEZ-NOUS À THENAY (41)
LIVRAISON SURPLACE OFFERTE POUR TOUTE COMMANDE PASSÉE AVANT LE 18 JUIN
LES 29, 30 JUIN & 1ER JUILLET 2018
1ER INTERNATIONAL YOUNGTIMERS
CIRCUITS DU VAL DE LOIRE
THENAY (41) – FRANCE
WWW.MELUN-RETRO-PASSION.COM

MAXO
Depuis 1946
L'essentiel pour la rénovation de vôtre véhicule ancien
www.maxo.fr

Renault 12 : porte AVD, pare-chocs AV, réservoir, cardans. Tél.: 03 23 08 83 49 (dépt. 02).

Renault 16 Export : compresseur climatiseur + flector peu servi + enjoliveur roue de 1965 + calandre R16, etc. Tél.: 06 8154 45 88 (dépt. 76).

Renault 16 TS : coin PC AVD, neuf, 2 feux AR, 1 calandre complète, 1 tableau de bord TX complet, 1 galerie toit. Tél.: 00 32 494 18 76 17, Belgique.

Renault 16 : boîte, culasse, radiateur, démarreur Delco. Tél.: 03 23 08 83 49 (dépt. 02).

Renault 16 : plaquettes de freins à partir de 1969 et R16 TS + diverses pièces neuves. Tél.: 06 33 65 98 63 (dépt. 02).

Renault 20 : calandre, compteur, optiques, radiateur. Tél.: 03 23 08 83 49 (dépt. 02).

Renault 25, Clio, R19 : rétros électriques. R19, Clio, Super 5 : rétros manuels. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 78).

Renault 30 TD : 4 encadrement chromés de panneaux intérieur de porte, neufs, emballage d'origine réf. Renault 7700676810. Prix : 150 €. Tél.: 05 49 21 03 41 (dépt. 86).

Renault 30 : capot AV, malle AR, 4 portes, pare-brise, proche du neuf, moteur essuie-glace. Tél.: 06 15 37 97 70 (dépt. 59).

Renault amortisseurs Koni neufs pour R14 avec de 1979 à 1983, R18 avant de 1979 à 1983, R21 avant de 1986 à 1994, Trafic avant de 1980 à 1983. Tél.: 06 48 60 56 02 (dépt. 60).

Renault Caravelle : 1 siège passager simili noir en bon état, 2 déflecteurs très bon état, couvre capote, tableau de bord, divers. Tél.: 06 81 52 79 94 (dépt. 31).

Renault Caravelle : siège AR, 2 moteurs. Tél.: 06 09 72 43 68 (dépt. 06).

Renault Clio de 1994 : moteur 1,9l diesel refait à neuf, pompe injection révisée, 2 étriers + 2 disques ventilés neufs, démarreur neuf, alternateur, 2 rétros extérieur. Tél.: 06 82 04 52 90 (dépt. 02).

Renault Clio Williams : allumeur neuf. Tél.: 06 09 72 43 68 (dépt. 06).

Renault Dauphine : train AR avec boîte type 314-20 SSB capot AR. Tél.: 04 93 66 24 39 (dépt. 06).

Renault Estafette : pièces neuves de freins, électricité, amortisseurs, phare, feux, clignotant, etc. Tél.: 05 62 08 53 81 (dépt. 32).

Renault Fuego turbo de 1984 : turbo Garrett, hayon, disques freins AV et AR, triangles inf, pneus 185x65x14, 1 jante alu GTS, mâchoires freins neuves, MR 21 turbo MR R18 MR Fuego PR Fuego. Tél.: 07 80 51 86 75 (dépt. 41).

Renault Monaquatre : train AV neuf complet avec frein tambour, biellette de direction, 350 €, radiateur ocasion, 100 €, joint de culasse neuf. Tél.: 06 14 77 60 31 (dépt. 45).

Renault moteurs très bon état, R6 TL 1108 cm³, R4 F6 1108 cm³, Estafette 1289 cm³, R14 TL de 1981, R5L 845 cm³ de 1982, R9 TC, R9 GTS de 1982, R18 diesel, Clio 1,4 L, 1,7 L, 1,8 L, R20 TX 2,2 L de 1983, Scenic 1,9 l DTi . Tél.: 06 07 97 22 96 (dépt. 80).

Renault Super 5 caisse très saine + portes capot et train AR. Tél.: 06 77 57 68 78 (dépt. 57).

Renault Super 5 : moteur + boîte, 70 000 km. Prix : 100 €. Tél.: 06 83 32 63 35 (dépt. 71).

ROVER

Rover 100 SD de 1996 : 4 jantes tôle 5,5x13 avec pneus 185x55x13 + 2 blocs optique AR + 2 déflecteurs de vitres en plexiglas, 1 relais préchauffage moteur diesel, prix à débattre. Tél.: 07 69 40 83 50 (dépt. 83).

Rover 2000/2000TC/8500 : ailes AV/AR, portes AVG/ARG, malle AR, pare-chocs AV/AR. Tél.: 06 82 88 62 07 (dépt. 38).

SIMCA

Simca Aronde Etoile 6 : 4 roues, à restaurer. Tél.: 05 65 47 68 45 ou 06 33 30 67 56 (dépt. 12).

Simca 1000 : 1 porte AVG, 40 €. 1 jeu coupelle cuivre dans poulie moteur, 20 €. Tél.: 06 03 40 88 19 (dépt. 18).

Simca 1000 : pare-brise avec joint. Prix : 90 €. Tél.: 06 83 32 63 35 (dépt. 71).

Simca 1301 : boîte de vitesses, pont, train AR, train AV et pièces, moteur de 1000 de 1962, très bon état, moteur boîte 1100, très bon état, pièces Solara, aile gauche et droite, portes gauche et droite, capot, joints de culasse Simca tous modèles et pochettes. Tél.: 06 07 97 22 96 (dépt. 80).

Simca Aronde : un siège avant. Prix : 90 € hors frais de port. Tél.: 06 03 97 90 33 (dépt. 44).

Simca P60 de 1959 : capot très bon état, jantes, feux AR, tableau de bord, démarreur, allumeur, vitres, réservoir essence. Tél.: 06 81 70 35 62 (dépt. 31).

Simca Rallye 2 de 1973 : moteur 1592 A, culasse à remonter + diverses pièces sans carter d'huile, à prendre sur place. Prix : 750 €. Tél.: 06 74 56 54 94 (dépt. 74).

Simca Rancho : attelage, très bon état, 80 €. Neiman, 40 €. Tél.: 06 21 97 08 86 (dépt. 07).

L'assurance collection pour toutes!
Au CABINET THÉROND, 4 générations d'assureurs se sont succédées depuis 1911. Chacune, à son époque, a eu la volonté d'innover pour la satisfaction du client. Aujourd'hui, CABINET THÉROND vous fait profiter de toute son expérience pour garantir au mieux votre ancienne, POPULAIRE ou de PRESTIGE, à des prix étonnants.
Tradition, Sécurité & PRIX EN BAISSE !
cabinet THÉROND ASSUREUR depuis 1911
www.assurances-therond.fr
DEVIS & SOUSCRIPTION EN LIGNE
05 65 10 32 01
(F) 05 47 55 13 75 - BP 3 - 46130 Bretenoux
CAT - Société de Courtage en Assurances Siège Social : 128, rue La Boétie - 75008 PARIS - RCS : Paris B 350 894 646 N° ORIAS : 07 001 752 - www.orias.fr
MESSAGES : 05 55 10 16 10

TALBOT

Talbot Horizon : plaquettes de freins après 1978, LS, GL, GLS, SX avant + 1100 Ti 1975 à 1977 arrière. Tél.: 06 33 65 98 63 (dépt. 02).

TRIUMPH

Triumph Spitfire MK4 : pare-brise, train AR, crémaillère, porte G. Tél.: 03 23 08 83 49 (dépt. 02).

VOLKSWAGEN

Volkswagen Golf : calandre 4 phares avec deux optiques au centre. Tél.: 06 81 70 35 62 (dépt. 31).

VOLVO

Volvo 122 : jantes, collecteur échappement + admission, calandre 67 neuf, vitrage, berceau AV, pompe essence, tambours, disques, cerclo volant, sellerie. Tél.: 06 14 16 31 73 (dépt. 51).

Volvo 140 : enjoliveurs jante, Neiman, maître-cyliindre frein + 2 étriers neufs, 2 SU HS6 + 2 HIF reconditionnés à neuf, 2 Solex 40 ADDHE, très bon état, moteur B18B occasion bon état. Tél.: 06 14 16 31 73 (dépt. 51).

Volvo 240 : pièces GL 240 de 1980, argent métal, 4 portes + joints, 2 ailes AV, bavettes, 1 capot, 1 coffre, sièges AV et AR, velours bleu, clignotants, feux AR, radiateur, + diverses pièces, le tout en parfait état. Prix : 550 € le lot. Tél.: 06 22 01 25 01, sergechanel@aol.com (dépt. 73).

Volvo 240 break : démarreur, alternateur, portes, jtes alu 242 GT, jtes tôles + enjoliveurs, accessoires mot. B200E + 230E, centre pont, instrument TB. Tél.: 06 14 16 31 73 (dépt. 51).

Fabrication 100% FRANÇAISE
VOUS L'AIMEZ ? PLAQUEZ LA EN BEAUTE !
Le plus grand choix de plaques autos & motos
Le seul fabriquant français de plaques en relief
Gamme EMBOUTIES :
Vos plaques noires, blanches ou jaunes.
NOUVEAU : Choix de 6 formes de caractères
ABQS 02368 ABQS 02368 ABQS 02368 ABQS 02368 ABQS 02368 ABQS 2368
Gamme MAILLEFAUD :
Depuis 1930 , les plus belles plaques entièrement fabriquées dans nos ateliers
Fond noir ou blanc avec caractères en relief
AG-827-BQ BN-216-YE CS-346-RT
Gamme FONDERIE :
Les plaques GH de prestige en fonderie d'alu de 6 mn d'épaisseur
Et les plaques rétroéclairées, les plaques plexi, les autocollantes, etc...
BOUTIQUE EN LIGNE
www.belles-anciennes.com
Tél : 04.72.02.05.41
Mail : contact@belles-anciennes.com
Belles Anciennes .com 10 ANS www.belles anciennes.com
Restaurer, Embellir, Protéger

COMPLETEZ VOTRE COLLECTION

SOMMAIRE DES DIX DERNIERS NUMEROS

Le sommaire détaillé des articles parus jusqu'au N° 209 est téléchargeable sur notre site http://gazoline.net

ALFA ROMEO

- **Alfa Romeo 164 Twin Spark** : Vraie ou fausse Alfa ? - *Youngtimer* - **N° 251.**
- **Alfa Romeo 2000 GT Veloce** : Le temps de la maturité - *Talon-pointe* - **N° 249.**
- **Alfa Romeo 75 Twin Spark** : Elle rallume la flamme - *Coups de cœur* - **N° 248.**
- **Alfa Romeo Alfetta 2000** : Le charme latin - *Coups de cœur* - **N° 256.**
- **Alfa Romeo Saviem A15N** : Un Français à Naples - *Utilitaires* - **N° 250.**

AUDI

- **Audi 100 Coupé S** : La Dino du "pauvre" - *Coups de cœur* - **N° 250.**

AUSTIN

- **Austin Montego** : Plus de raison que de passion - *Coups de cœur* - **N° 253.**

AUSTIN-HEALEY

- **Austin-Healey Sprite Mk 1 [1]** : Allégée par la nature - *Restauration* - **N° 248.**
- **Austin-Healey Sprite MK 1 [2]** : Les copains d'abord - *Restauration* - **N° 250.**
- **Austin-Healey Sprite Mk 1 [3]** : Chirurgie réparatrice - *Restauration* - N° 252.
- **Austin-Healey Sprite Mk 1 [4]** : Avant, apprêt - *Restauration* - N° 255.
- **Autobianchi A112 Giovani** : Le buggy autrement - *Hors-série* - N° 256.

AUTOBIANCHI

- **Autobianchi Bianchina Trasformabile** : Rikiki-chic - *Hors-série* - **N° 247.**

BMW

- **BMW 2000** : L'identité retrouvée - *Redécouverte* - **N° 254.**
- **BMW 520i e12** : Chasseuse d'étoile - *Coups de cœur* - N° 256.
- **BMW M3 e30** : Du sport, du vrai - *Coups de cœur* - **N° 255.**

BOND

- Les Bond sont éternelles ! - *Etude* - **N° 253.**

BUFFALO

- **Buffalo Type R** : Tarmac buggy - *Talon-pointe* - **N° 248.**

CHRYSLER

- **Chrysler 2 Litres Automatic** : C'est loin, l'Europe ? - *Coups de cœur* - **N° 256.**

CITROËN

- **Citroën 2 CVA, AZ, AZL et AZLP** : Sans toit ni émoi - *Coups de cœur* - **N° 254.**
- **Citroën Ami 8** : Copie corrigée - *Coups de cœur* - **N° 249.**
- **Citroën Ami 8 Confort** : Cocasse, la rainette ! - *Redécouverte* - N° 250.
- **Citroën AX Sport** : Pas de frein au plaisir - *Coups de cœur* - N° 248.
- **Citroën CX 2400 GTi** : Des chevrons et des chevaux - *Redécouverte* - N° 249.
- **Citroën HY Bétaillère** : Des chevrons et des ânes - *Restauration* - **N° 251.**
- **Citroën Méhari 1972** : Une première réussie - **N° 254.**

DAF

- **Daf 55, 66** : L'autobylette - *Coups de cœur* - N° 249.

DATSUN

- **Datsun 260 Z** : Un Z qui veut dire Fairlady - *Coups de cœur* - **N° 252.**

DENZEL

- **Les automobiles Denzel au Portugal** : Une histoire de succès - *Histoire* - **N° 255.**

FACEL-VEGA

- **Facel-Vega Facel III 1964** : La deuxième vie de Facel-Vega - *A la loupe* - **N° 249.**

FIAT

- **Fiat** : 18 juin 1970 : Agnelli en visite à togliattigrad - *Chronique de Jean-Louis Loubet* - **N° 256.**
- **Fiat** : 4 mai 1966 : Fiat au pays des Soviets - *Chronique de Jean-Louis Loubet* - **N° 255.**
- **Fiat 128 Sport 1100** : Coupé décalé - *Redécouverte* - N° 250.
- **Fiat 1300 Familiare** : L'utilité et le charme - *Break* - **N° 251.**
- **Fiat 1500 L** : l'Ariane à l'italienne - *Redécouverte* - **N° 253.**
- **Fiat 500 [1]** : Rénovation d'un ensemble moteur-boîte de Fiat 500 - *Restauration* - **N° 251.**
- **Fiat 500 [2]** : Démontage de la boîte de vitesses [1] - *Restauration* - N° 252.
- **Fiat 500 [3]** : Démontage de la boîte de vitesses [2] - *Restauration* - **N° 253.**
- **Fiat 500 [4]** : Démontage et autopsie du différentiel - *Restauration* - N° 254.
- **Fiat 500 [5]** : Autopsie de la boîte de vitesses - *Restauration* - N° 255.
- **Fiat 500 [6]** : Remontage du différentiel - *Restauration* - **N° 256.**
- **Fiat 600 D Multipla** : Le monospace, c'est moi ! - *Redécouverte* - **N° 255.**
- **Fiat 850 Camioncino Fissore** : Concentré d'utilité - *Utilitaires* - **N° 249.**
- **Fiat Ritmo Abarth** : Chaude latine - *Coups de cœur* - **N° 248.**
- **Les usines Fiat [1]** : A l'aube du rêve industriel - *Saga* - N° 254.
- **Les usines Fiat [2]** : Les années du miracle économique - *Saga* - **N° 255.**
- **Les usines Fiat [3]** : De Turin à l'Italie du Sud - *Saga* - **N° 256.**

FORD

- **Ford Capri I et II V6** : Poney cars - *Coups de cœur* - **N° 250.**
- **Ford Sierra RS Cosworth** : Le souffle du turbo - *Coups de cœur* - N° 255.

GILCO

- **Gilco 1100 Sport** : La fille aux quatre pères - *Hors-série* - **N° 248.**

GLAS

- **Glas 2600 V8** : Haute couture - *Restauration* - **N° 252.**

GOGGOMOBIL

- **Goggomobil TS 250 [1]** : Mini-auto, maxi-travaux - *Restauration* - **N° 254.**

HONDA

- **Honda Civic CRX 1.6i-16** : La course, pas les courses - *Coups de cœur* - **N° 252.**
- **Honda S800** : Le péril jeune - *Coups de cœur* - **N° 252.**

IATO

- **Iato 4x4 2.0** : Une histoire italienne - *Tout-terrain* - N° 247.

INNOCENTI

- **Innocenti Lambro 550 V** : Le sens de l'économie - *Utilitaires* - N° 254.
- **Innocenti Small 990 SE** : *Goodbye England* - *Redécouverte* - N° 253.

JAGUAR

- **Jaguar Type C** : Guy Berthomier : Le 13 ne sera pas au départ - **N° 253.**

LA JAMAIS CONTENTE

- **La Jamais Contente (réplique Debout)** : 100 conteste - *Talon-pointe* - **N° 249.**

LANCIA

- **Lancia 2000 HF Coupé** : La grande illusion - *Redécouverte* - **N° 252.**
- **Lancia Aurelia B20** : Modestes débuts à Boavista - *Histoire* - **N° 251.**
- **Lancia Aurelia B24 Convertibile** : La belle fanfaronne - *Redécouverte* - **N° 255.**
- **Lancia Beta 1800** : Une nouvelle aventure commence - *Redécouverte* - **N° 256.**
- **Lancia D20** : Le prélude à de plus grandes ambitions - *Histoire* - **N° 256.**
- **Lancia Delta HF Integrale 16V** : La championne - *Coups de cœur* - N° 255.
- **Lancia Fulvia Coupé Rallye 1.3 S** : Retour vers le futur - *Restauration* - N° 253.
- **Lancia Fulvia Coupé Rallye 1.3 S [1]** : terribilmente elegante - **N° 250.**
- **Lancia Fulvia Coupé Rallye 1.3 S [2]** : Démontage [1] - *Restauration* - **N° 251.**
- **Lancia Fulvia Coupé Rallye 1.3 S [3]** : Démontage [2] - *Restauration* - N° 252.
- **Lancia Fulvia Coupé Rallye 1.3 S [4]** : Démontage [3] - *Restauration* - **N° 253.**
- **Lancia Fulvia Coupé Rallye 1.3 S [5]** : Séparation de la caisse et de l'unit avant [1] - *Restauration* - **N° 254.**
- **Lancia Fulvia Coupé Rallye 1.3 S [6]** : Séparation de la caisse et de l'unit avant [2] - *Restauration* - **N° 255.**
- **Lancia Fulvia Coupé Rallye 1.3 S [7]** : Démontage environnement moteur [1] - *Restauration* - N° 256.
- **Lancia Gamma Coupé 2500 IE 2e Série** : La dernière vraie Lancia - *Youngtimer* - **N° 248.**

MATRA

- **Matra Bagherra Courrèges** : Elle ne fait pas sans blanc - *Talon-pointe* - N° 255.

MAZDA

- **Mazda 323 GT-R** : Petite mais costaud - *Coups de cœur* - **N° 255.**
- **Mazda MX-3 V6** : Le V6 de poche - *Coups de cœur* - **N° 252.**

MERCEDES

- **Mercedes 250 et 280 C/CE W114** : Coupés raffinés - *Coups de cœur* - N° 250.
- **Mercedes W123 200 D à 240 D** : La bonne étoile - *Coups de cœur* - **N° 249.**

MESSERSCHMITT

- **Messerschmitt KR 200** : L'aquarium mobile - *A la loupe* - **N° 252.**

MORETTI

- **Moretti 750 Tour du Monde** : Une toute petite bourgoise - *Redécouverte* - N° 252.

OPEL

- **Opel Ascona S** : Traction avant, malle arrière - *Coups de cœur* - **N° 253.**
- **Opel Commodore B GS et GS/E** : Des chevaux élégants - *Coups de cœur* - N° 250.

PANHARD

- **Panhard** : 19 septembre 1967 : on achève bien les doyens - *Chronique de Jean-Louis Loubet* - N° 247.
- **Panhard Dyna X Découvrable** : La sophistiquée - *Coups de cœur* - N° 254.

PEUGEOT

- **Peugeot 203 Découvrable** : Un petit bout d'Amérique - *Coups de cœur* - N° 254.
- **Peugeot 203 Faux Cabriolet Luxe** : Coupé corrigé - *Redécouverte* - N° 256.
- **Peugeot 204 [17]** : Montage moteur [2] - *Restauration* - **N° 247.**
- **Peugeot 204 [18]** : Montage moteur [3] - *Restauration* - **N° 248.**
- **Peugeot 204 [19]** : Montage moteur [4] - *Restauration* - N° 249.
- **Peugeot 204 [20]** : Montage moteur [5] - *Restauration* - N° 250.
- **Peugeot 204 Grand Luxe** : En avant Sochaux ! - *Redécouverte* - N° 251.
- **Peugeot 305** : Une discrète réussite - *Coups de cœur* - N° 253.
- **Peugeot 404 Coupé injection** : Le lion sort sa griffe - *Redécouverte* - N° 247.
- **Peugeot 405 Mi16** : La GTi des familles - *Coups de cœur* - N° 248.
- **Peugeot 505 SR** : Le nouveau style 2 Litres - *Coups de cœur* - N° 256.
- **Peugeot 604 GTi** : La force tranquille - *Redécouverte* - N° 255.

PORSCHE

- **Porsche 356** : Un scarabée collé au bitume - *Coups de cœur* - **N° 247.**
- **Porsche 356 Spéciale** : Un vaisseau spatial sur roues - *Histoire* - N° 248.
- **Porsche 911 Type G** : Du souffle et des soufflets - *Coups de cœur* - **N° 247.**
- **Porsche 914** : La Porsche du "peuple" - *Coups de cœur* - N° 247.
- **Porsche 924/944** : Histoires de famille - *Coups de cœur* - N° 247.
- **Porsche 928** : Le "big block" de Stuttgart - *Coups de cœur* - **N° 247.**

RENAULT

- Renault à Marseille : une affaire qui roule - *Histoire* - **N° 249.**
- **Renault** : 19 janvier 1985 : Renault change de patron - *Chronique de Jean-Louis Loubet* - **N° 251.**
- **Renault** : 22 avril 1966 : nouveau front à l'est - *Chronique de Jean-Louis Loubet* - **N° 254.**
- **Renault** : 28 novembre 1929 : voyage vers le futur - *Chronique de Jean-Louis Loubet* - **N° 249.**
- **Renault** : 31 mars 1960 : Monsieur K. chez Renault - *Chronique de Jean-Louis Loubet* - **N° 253.**
- **Renault** : 8 février 1984 : l'espoir du haut de gamme - *Chronique de Jean-Louis Loubet* - **N° 252.**
- **Renault 1.000 kg 1958** : L'ami chicorée - *A la loupe* - **N° 247.**
- **Renault 11 Turbo** : Souffler, c'est bien joué - *Coups de cœur* - **N° 248.**
- **Renault 12 Gordini** : Orange pressée - *Talon-pointe* - N° 253.
- **Renault 16** : Un air de jamais vu - *Coups de cœur* - **N° 251.**
- **Renault 20 TS** : Le tapis roulant - *Coups de cœur* - **N° 256.**
- **Renault 4** : Soci - auto - logie - *Coups de cœur* - **N° 251.**
- **Renault 4 CV Décapotable** : Les chevaux au vent - *Coups de cœur* - **N° 254.**
- **Renault 5** : Superstar ! - *Coups de cœur* - **N° 251.**
- **Renault 5 GTL** : Tout le monde aime la 5 - *Coups de cœur* - **N° 249.**
- **Renault 9** : De l'air neuf pour la planète - *Coups de cœur* - **N° 253.**
- **Renault Espace Série 1** : Le futur en mouvement - *Coups de cœur* - **N° 251.**
- **Renault Monasix RY2 Luxe** : Symphonie en 6 mineur - *Vintage* - **N° 252.**
- **Renault Twingo Série 1** : De toutes les couleurs - *Coups de cœur* - N° 251.
- **Renault Type EK** : Le French coin-coin - *Vétéran* - **N° 254.**

RISPAL

- **Rispal 4 CV Spéciale** : Brillante barquette alu - *Talon-pointe* - N° 256.

ROVIN

- **Rovin D4** : Joujou extra ! - *Redécouverte* - N° 251.

SAAB

- **Saab 93F 1959** : L'originalité scandinave - *A la loupe* - **N° 251.**

SIMCA

- **Simca** : 17 décembre 1959 : désastre à Poissy - *Chronique de Jean-Louis Loubet* - **N° 250.**
- **Simca** : 1er octobre 1964 : ventes forcées au Salon de l'auto - *Chronique de Jean-Louis Loubet* - N° 248.
- **Simca 1000** : De l'élégance et du caractère - *Redécouverte* - **N° 252.**
- **Simca 1308 GT** : Une star éclipsée - *Redécouverte* - N° 247.
- **Simca 8 Tank** : Un voyage d'affaires - *Histoire* - N° 247.
- **Simca Ariane 4** : Voyage en classe éco - *Redécouverte* - **N° 248.**
- **Simca Rallye 3 1978 [8]** : Différentiel : c'est du costaud ! - *Restauration* - N° 247.
- **Simca Rallye 3 1978 [9]** : Ça gaze pour le couple - *Restauration* - **N° 249.**
- **Simca Rallye 3 1978 [10]** : Un pro du pot - *Restauration* - **N° 251.**
- **Simca Rallye 3 1978 [11]** : Une pompe à feu ! - *Restauration* - **N° 253.**
- **Simca Rallye 3 1978 [12]** : si on faisait la culbuterie ? - *Restauration* - N° 256.
- **Simca Six** : La souris des villes - *Coups de cœur* - **N° 254.**

TALBOT

- **Talbot DC 10 HP Berline** : La 9 chevaux qui en valait 15 - *Vintage* - N° 250.
- **Talbot Samba rallye** : Petite Teigne Surdouée - *Talon-pointe* - **N° 254.**
- **Talbot Solara** : La malle aimée - *Coups de cœur* - **N° 249.**

TOYOTA

- **Toyota Celica Turbo 4WD** : Wasabi bio ! - *Coups de cœur* - N° 255.
- **Toyota Corolla GT AE86** : la drifteuse - *Coups de cœur* - **N° 252.**

TRIUMPH

- **Triumph Herald et Vitesse** : Les reines du Meccano - *Etude* - **N° 250.**
- **Triumph Spitfire 1500 FH 1975 [44]** : Remontage [2] - *Restauration* - N° 247.
- **Triumph Spitfire 1500 FH 1975 [45]** : Remontage [3] - *Restauration* - N° 248.
- **Triumph Spitfire 1500 FH 1975 [46]** : Remontage [4] - *Restauration* - N° 249.

UMAP

- **UMAP 425 SM** : Une Deuche ruti... "lente" - *Hors-série* - N° 253.

VOLKSWAGEN

- **Volkswagen Jetta Mk 1** : La Golf à coffre - *Coups de cœur* - **N° 253.**
- **Volkswagen Scirroco GLi** : Pour leur mettre un vent - *Coups de cœur* - **N° 250.**

RENCONTRE

- **Jean Gessalin** : - **N° 255.**

FICHES PRATIQUES

- **Electricité** : Brancher un ventilateur électrique d'appoint [2]. Fiche 176 - **N° 249.**
- **Electricité** : Installer un ventilateur électrique d'appoint [1]. Fiche 175 - **N° 248.**
- **Environnement moteur** : Réfection d'un carburateur horizontal Solex 35 PHH [1]. Fiche 178 - N° 251.
- **Environnement moteur** : Réfection d'un carburateur horizontal Solex 35 PHH [2]. Fiche 179 - **N° 252.**
- **Environnement moteur** : Réfection d'un carburateur horizontal Solex 35 PHH [3]. Fiche 180 - **N° 253.**
- **Environnement moteur** : Réfection d'un carburateur horizontal Solex 35 PHH [4]. Fiche 181 - N° 254.
- **Environnement moteur** : Réfection d'un carburateur horizontal Solex 35 PHH [5]. Fiche 182 - N° 255.
- **Environnement moteur** : Réfection d'un carburateur horizontal Solex 35 PHH [6]. Fiche 183 - **N° 256.**
- **Suspensions** : Contrôler ses sphères de suspensions Citroën [2]. Fiche 174 - **N° 247.**
- **Trains roulants** : Préréglerson parallélisme. Fiche 177 - **N° 250.**

AUTOUR DU MONDE

- **Canada/USA** : Willy et ses sœurs - N° 247.
- **Cap Nord** : 404 un jour, 404 toujours ! - **N° 250.**
- **Cuba** : L'île aux anciennes - **N° 246.**
- **Etats-Unis** : Voyage de noces à Monument Valley - N° 254.

ROUTES MYTHIQUES

- **La Highway 50 [USA]** : L'appel du désert du Nevada - N° 250.

MUSÉE DU MONDE

- **Lane Motor Museum [USA]** : Le temple des raretés - N° 252.
- **Museu dos Transportes e Comunicaçoes [Portugal]** : Les moteurs de la République - **N° 249.**

BON DE COMMANDE ANCIENS NUMEROS

A découper (ou à photocopier) et à retourner, avec votre règlement à GAZOLINE - 60643 Chantilly Cedex

Oui je souhaite compléter ma collection et je vous passe commande des numéros suivants (5 € par numéro, port compris). [cocher la ou les case(s) correspondante(s)]

48	49	50	51	52	53	55	56	57	58	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71
72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93
94	95	96	97	98	99	100	101	102	103	104	105	106	107	108	109	110	111	112	113	114	115
116	117	118	119	120	121	122	123	124	125	126	127	128	129	130	131	132	133	134	135	136	137
138	139	140	141	142	143	144	145	146	147	148	150	151	156	157	160	161	162	163	164	165	166
167	168	169	170	171	172	173	174	175	176	177	178	179	180	181	182	183	184	185	187	188	189
190	191	192	193	194	195	197	198	199	200	201	202	203	204	205	206	207	208	209	210	211	212
213	214	215	216	217	218	219	220	221	222	223	224	225	226	227	228	229	230	231	232	233	234
235	236	237	238	239	240	241	242	243	244	245	246	247	248	249	250	251	252	253	254	255	256

NOM (en capitales)

PRENOM (en capitales)

ADRESSE (en capitales)

CODE POSTAL VILLE (en capitales)

et je vous joins mon règlement par chèque à l'ordre de HB Publications.

soit ..... x 5 € = ...€

Délai de livraison : 12 jours ouvrables

ULTRASONIC CLEANER
BPAC
Marque Française - Qualité et service garantie
Fabricant de Nettoyeur ultrasons
www.bpac.fr/boutique
Show room près de Rennes (35) 02 99 92 64 64
email : ultrasons@bpac.fr

SPECIALISTE PIECES POUR VEHICULES FRANÇAIS ET ITALIENS
AUTO RETRO SERVICES
ILE DE FRANCE
PLUS DE 10 000 REFERENCES EN STOCK
ALFA-ROMEO • LANCIA • PEUGEOT
RENAULT • SIMCA • FIAT • MASERATI...
www.AUTORETROSERVICES.FR
DECOUVREZ TOUTES NOS PROMOTIONS SUR NOTRE SITE INTERNET DE VENTE EN LIGNE
TÉL.: 01 64 39 02 66 77720 CHAMPEAUX

JOINTS caoutchouc d'etancheité de carrosserie
Fournitures pour GARNISSAGE et SELLERIE
CITROEN • PEUGEOT • RENAULT • SIMCA • ALFA-ROMEO
AUSTIN • FERRARI
LAMBORGHINI • MASERATI
PEUGEOT • RENAULT • SIMCA • ALFA-ROMEO • MASERATI
COMPTOIR DE LA CARROSSERIE
Nous seront présent à :
- THENAY (41)
les 29,30 Juin et 1er Juillet
- UZERCHE (19)
les 21et 22 Juillet 2018
Catalogue en ligne sur :
www.comptoir-carrosserie.fr
10 - 12 Place Laganne - 31300 TOULOUSE Tél : 05 61 42 68 73

Volvo 340 : optiques, radiateur, rétro ext, compteur. Tél.: 03 23 08 83 49 (dépt. 02).

Volvo 544 : 2 tirants pont, lunette AR, déflecteurs AV/AR + joints, tambours, fusées, triangles, boîtier direction, arbre transmission, poignées. Tél.: 06 14 16 31 73 (dépt. 51).

Volvo 544 : aile ARD, capot, malle AR, radiateur chauff, ventilateur chauff, mécanisme essuie glace, enjoliveur pare-brise + lunette AR, réservoir. Tél.: 06 14 16 31 73 (dépt. 51).

Volvo break 740/850/V70 : ailes AV, vitres, hayon AR, capot, moteur lève-vitre, essuie-glace AV + AR, feux AV + AR, jantes alu 15+ 16, volants, boîte 5 diesel. Tél.: 06 14 16 31 73 (dépt. 51).

Volvo 950, attelage Atlux n° 172865 (rare), manque prise de courant à changer. Prix : 200 € à prendre à Boulogne. Tél.: 06 15 24 04 34 (dépt. 92).

Volvo 1800 ES de 1973 : boîtier injection + faisceau, portes, collecteur adm. + échappement, butoirs AR neuf, Neiman, radiateur chauff, rétroviseurs ext, jantes. Tél.: 06 14 16 31 73 (dépt. 51).

Volvo 1800 ES de 1973 : vitrage complet + chromes, console centrale, poignées int. + ext, manivelles lève-glaces, compteurs, réservoir, feux AR, pare-chocs, Servo F. Tél.: 06 14 16 31 73 (dépt. 51).

Volvo 200kg de pièces diverses, tableaux de bord, optiques, ceintures, le lot 200 €, ou détail que cherchez-vous. Tél.: 06 15 24 04 34, guillouandre@hotmail.fr (dépt. 92).

Volvo diverses ceintures de sécurité et divers (indispensable pour contrôle technique). Prix : 50 € pièce. Tél.: 06 15 24 04 34 (dépt. 92).

Volvo P1800 de 1965 : compteur température capillaire neuf, compte-tours neuf, vitrage, portes, radiateur chauff, pont, poignées int. + ext, jantes, crémaillère. Tél.: 06 14 16 31 73 (dépt. 51).

Volvo P1800 de 1965 : rétro int, refroidissement huile, crémaillères vitre, déflecteurs, volant, tous les compteurs, bas tableau de bord, prise air chromée, jante. Tél.: 06 14 16 31 73 (dépt. 51).

Le bulletin d'abonnement est en page 113

DIVERS

Antenne télescopique neuve se montant par perçage ø10 mm, longeur 105 cm, câble 130 cm, 3 clés de verrouillage. Prix : 8 € + frais de port. Tél.: 06 32 90 55 05 (dépt. 59).

Barre de toit alu "le porte-tout" J Tefol réglable fixation goutière. Tél.: 03 22 28 38 07 (dépt. 80).

Moteur 4 cylindres Perkins, 4 236D, TBEG. Adaptation fixation moteur Perkins 4203 BV Dodge, tous types, TBEG, échange possible. Tél.: 06 48 49 80 72, HR (dépt. 01).

Moteur Bernard ACR 5 avec boîte de vitesses, 1 AV, 1 AR, manque échappement, 1 super pare-chocs AR pour Austin Mini. Tél.: 07 69 40 83 50 (dépt. 83).

Moteur Bernard W1. Prix : 40 €. Tél.: 06 60 63 61 44 (dépt. 31).

Moteur PRV V6 turbo. Prix : 750 €. Tél.: 06 08 53 34 56 (dépt. 72).

Moteur V8 + boîte auto. pour Mustang 1970, 82 000 km réels. Pièces Torino, GT-71 : 2 caches soupapes et filtre à air, chromé + jantes. Mangels, chromés 15x8. Tél.: 00 32 494 84 97 97, Belgique.

Moteurs BV,, Simca 8, MK3, 1302, combi Sofim 2,5l 2,8l, 2,3l 3l, bielles 11D, Boxer, Perkins 4152 HY 11D 15 6 404 5 perçeuses à colonne, banc Souriau 10 tourets DS. Tél.: 06 85 18 19 61 (dépt. 49).

Optiques phare antibrouillard Ducellier rallye jamais montés manque relais. Prix : 30 €. Tél.: 06 78 30 02 73 (dépt. 61).

Pièces Lancia Y10 turbo : pièces, jantes alu 15'', Mercedes volant cuir Audi A4S4 pièces Opel Rekord 17 1961. Tél.: 04 73 91 50 49 (dépt. 63).

Pièces Traction 11BL 53, Simca A90 54, Ford Sierra 4x4, Ford Fiesta 90, petit outillage Facom, pièces Renault 4 L, portes, moteur. Revues techniques diverses. Tél.: 04 69 35 52 28 (dépt. 42).

Pièces véhicules anciens Renault 4, Citroën Ami 6, Peugeot. Tél.: 06 83 60 23 55, HR (dépt. 07).

Pneumatiques 1 roue avec pneu Michelin 165SR15 86S, très bon état. Prix : 30 €. Tél.: 03 85 84 09 27 (dépt. 71).

Pneumatiques 1 roue R5 Alpine type 1, neuve, 150 €. 1 roue R5 Alpine, bobine, 100 €. 1 roue R4 R5 135/13 neuve, 50 €. 1 roue Super 5 165R13 neuve + 1 pneu 105R13 Kleber, 100 €. Tél.: 06 70 79 66 37 (dépt. 95).

Pneumatiques 1 paire jantes à rayons pneus 650/17. Faire offre. Tél.: 06 60 63 61 44 (dépt. 31).

Pneumatiques 2 pneus neufs voiture 5.60x15, Firestone. 2 pneus rechappés 5.75x15 +un 185x400. 1 pneu neuf 165HR400, SP Dunlop. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Pneumatiques 2 roues pneus neige cloutés, 135c13 R4/R5, 100 €. 2 roues pneus neige cloutés 135R13 Goodyear super 5/R11, 100 €. 2 roues pneus neige cloutés 145R13 Kleber 50 €. Tél.: 06 70 79 66 37 (dépt. 95).

Pneumatiques 5 pneus 0 km Michelin 165x14ZX, 1 pneu Scop 165x14, neuf. Faire offre. Tél.: 06 61 06 38 65 (dépt. 74).

Pneumatiques 5 pneus Michelin, neufs XZX 145x3x80, 15. Prix : 350 €. Tél.: 06 74 57 81 00 (dépt. 15).

Pneumatiques jantes alu : 1 R5 Alpine, 45 €. 2 Super 5 GT, 80 €. 4 R18 type 2, 150 €. 4 R11 GTX, 150 €. 4 R25 Baccara, 150 €. 2 Simca 1100 Ti, 80 €. 3 Peugeot 505, 120 €. 4 Clio, 150 €. Tél.: 06 14 77 60 31 (dépt. 45).

Pneumatiques pneus 135x13, 30 €. 175x70x13, 40 €. 155x70x13, 82T, 30 €. 165x70x14, montés sur jantes Peugeot 405, 30 €. 185x70x14, 30 €. Tél.: 06 18 45 17 42 (dépt. 49).

Pneumatiques pneus Mabor 185/65R14. Tél.: 06 95 82 55 93 (dépt. 44).

Pneumatiques pneus neufs Dunlop SP 165HR400 + 2 pneus neufs 5.60x15 Firestone + 2 pneus 5.75x15 rechappés. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Volants Morgan 1980 origine, Capri MK1, Opel Kadett GTE, origine Capri MK1, Opel Commodore de 1973, R5 turbo 2, Fiat Nardi bois alu compte-tours Ford Cortina GT. Tél.: 00 32 476 235 897, Belgique.

GAZOLINE - Particuliers
Service Petites Annonces
50 boulevard Sénard
92210 Saint-Cloud
Tél.: 01 47 11 20 42
Mail : pa@sepa.hommell.com

Achats pièces

ALFA ROMEO

Alfa Romeo 33-75-93 de 1991 : pot catalytique Alfa 33 Imola 1,3l 93/75A, garnitures portes AV, la boîte à gants centrale amortisseurs AV/AR, 1 jante alu. Tél.: 02 37 47 17 36 ou 06 81 34 75 64 (dépt. 28).

AUSTIN-HEALEY

Austin-Healey 1963 : récepteur jauge carburant + à la masse. Tél.: 05 63 75 31 22, absent après 18h (dépt. 81).

CITROËN

Citroën 5HP de 1920 : arbre de transmission et pont arrière. Tél.: 03 29 32 51 87 (dépt. 88).

Citroën C25 turbo diesel : boîte de vitesses 1992/1993. Tél.: 06 12 02 49 00 (dépt. 13).

Citroën C4 C6 de 1930 : porte lampe de marque Strilux, une paire. Tél.: 04 68 81 14 30 ou 06 24 72 40 84 (dépt. 66).

Citroën H de 1955 : hayon arrière hau. Tél.: 06 40 56 03 02 (dépt. 13).

LA solution pour Freins DUNLOP
refabrication cylindres/pistons
PARE-CHOCS toutes marques
CPC CLASSIC-PARECHOCS
Triumph, Jaguar, Maserati, Mercedes, Alfa, Lancia, Fiat, Renault.
mobile : 06 19 18 05 43 fixe : 05 81 39 11 16
www.classic-parechocs.fr

ANNONCES CLASSÉES

Achats pièces (suite)

CITROËN

Citroën LNA avant 1985 : pare-chocs avant, durite, filtre à air avec dépression. Tél.: 06 70 67 98 10 (dépt. 07).

Citroën Méhari 4x4 : pièces, ou épave 4x4. Tél.: 06 86 35 29 73 (dépt. 72).

Citroën Méhari de 1969 : feu clignotant AV, n'a été monté que sur les tous premiers modèles. Tél.: 06 15 42 86 53 (dépt. 88).

Citroën Traction 4 et 6 cylindres : doc, catalogue des opérations et temps de réparation. Tél.: 06 13 80 14 83 (dépt. 95).

Citroën : silencieux HY mod. 1967, glissières, vitres Ami 6 break, optiques Ami 6, très bon état. Intérieur Traction 11N ou 15/6 à refaire. Tél.: 06 13 80 14 83 (dépt. 95).

FORD

Ford Escort MK1 300 GT + MK2 : pièces ou voitures entières, faire offre + Ford Anglia. Tél.: 05 62 08 53 81 (dépt. 32).

MATHIS

Mathis MY de 1928 : collecteur échappement + écrou + tout ou partie de ligne échappement. Faire offre. Tél.: 06 78 68 37 98 (dépt. 75).

MATRA

Matra Djet de 1966 : barillet de capot arrière avec clés ou renseignement sur l'origine de cette pièce, merci. Tél.: 03 80 39 79 79, michel.girbe@yaoo.fr (dépt. 21).

Matra Murena : système lève-glace gauche, bon état. Tél.: 06 52 26 02 81 (dépt. 44).

MERCEDES

Mercedes 280 CE série W123 : pièces pour coupe 280 Série W123 pour équipement rallye ancienne, sièges baquet, harnais, arceaux, ou toutes pièces et accessoires utile, spoiler avant et becquet arrière, un moteur 6 cyl. 280 berline ou coupé mais très bon état de 1984 à 1986. Tél.: 06 85 80 35 20 (dépt. 69).

PACKARD

Packard 120C : 1 culasse 8 cyl. aluminium. Tél.: 06 07 47 09 56

PEUGEOT

Peugeot 202 : culasse en fonte et mot. Chenard & Walker T22 12 ou 14 cv, culbute de 1936. Tél.: 02 33 73 40 31 ou 06 79 76 97 64 (dépt. 61).

Peugeot 203 de 1951 : tirette démarreur couleur Opaline. Tél.: 06 08 90 11 34 (dépt. 22).

RENAULT

Renault 4 de 1967 : int. complet en skaï marron foncé ou gris, 2 sièges, 1 banquette AR, 2 panneaux de portes AV et 2 panneaux AR en bon état. Tél.: 06 10 12 53 16 (dépt. 17).

Renault 8 : 4 jantes larges, tôle ou alu. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 78).

Renault 8 de 1965 : accessoires Robri ou GH volant R8 Gordini, jantes bi-métal 13 p. ou 15 p. Tél.: 06 61 11 62 18 (dépt. 75).

Renault 12 TS de 1973 : portière ARG, bon état, prix sympa. Tél.: 06 78 30 02 73 (dépt. 61).

Renault Dauphine de 1961 : porte-écusson de capot GH, cercle de phare avec casquette. Tél.: 06 61 11 62 18 (dépt. 75).

Renault Super 5, Baccara, GTX de 1990 : pare-chocs avant et arrière. Urgent, je me déplace. Tél.: 06 14 36 35 64 (dépt. 75).

SALMSON

Salmson Val 3 de 1926 : démarreur, bon état. Tél.: 06 83 91 01 68 (dépt. 42).

SIMCA

Simca 1200 S de 1968 : pièces neuves carrosserie, cache-culbuteur alu, pipe d admission Barraquet pour 1 Weber 40. Tél.: 06 61 11 62 18 (dépt. 75).

DIVERS

Moteur fixe Baudoin type DB2 chemises alésage 140 en bon état. Merci de laisser message. Tél.: 06 59 94 04 50 (dépt. 22).

Ventes Utilitaires

Bedford : moteur diesel 9 cv + boîte 5 + pare-brise et accessoires, échange possible. Tél.: 06 12 02 49 00 (dépt. 13).

Camion ou car 2 phares 347 Marchal ø240. Phares neufs, pour tracteur ø130, phares de travail girophare 2 pneus 6,50x16 1 6x16. Tél.: 01 34 74 07 45, 13h ou 19h (dépt. 78).

Car Setra S120 de 1972 : pare-brise D et G, dim. h106 x l132 et 3 glaces latérales sur châssis dim. l162 x h86. Faire offre. Tél.: 06 84 91 25 82 (dépt. 17).

Citroën HY de 1963, superbe ambulance, carrosserie Carrier, CGN, parfait état, CT 04/2019, part toutes distances. Faire offre à partir de 11 000 €, herve.delabriere@wanadoo.fr (dépt. 03).

Farmobil de 1962, bon état, moteur déposé à refaire, CG. Prix : 5 800 €. Tél.: 04 66 86 26 09 (dépt. 30).

Mercedes 508 D VL 1968, châssis cabine, pièces 406D, 407D, 508D, boîte de vitesses, train AV, ressorts, jantes, démarreur, alternateur, radiateur, siège chauffeur, transmission, boîte et culasse 407D 1980. Tél.: 06 07 97 22 96 (dépt. 80).

Peugeot J9 de 1992 : 4 mâchoires de frein AR neuves, 1 cylindre embrayage neuf, 2 cabochons feu AR et 1 clignotant AV, 2 chambres neuves, 1 galerie de toit, 1 silencieux. Faire offre. Tél.: 07 69 40 83 50 (dépt. 83).

Renault JK75 de 1982, boîte ZF moteur 720 se monte/TP3 et autres ancienne dépanneuse. Prix : 600 €. + Cabine se monte /TRM2000 et autres. Tél.: 06 48 99 07 12 (dépt. 34).

Renault Trafic : lot de 3 pour pièces. Prix : 300 €. Tél.: 06 83 32 63 35 (dépt. 71).

Renault Trafic D : culasse rectifiée éprouvée, 300 €. Moteur boîte 5V, 450 € et 1450 €, les deux 800 €. Tél.: 06 33 65 98 63 (dépt. 83).

Saviem SG2 diesel de 1977 : boîte de vitesses et moteur type 712, très bon état, réservoir, porte latérale neuve, tambours de freins neufs et divers. Tél.: 06 07 97 22 96 (dépt. 80).

Volkswagen LT35 de 1985 : portes AVG et AVD, porte latérale, portes ARG et ARD, boîte de vitesses, pare-chocs AR, démarreur, alternateur, embrayage, pompe à vide, bas moteur, calandre centrale, cric, divers. Tél.: 03 22 80 89 06 (dépt. 80).

Volkswagen T3, bus équipé camping-car CG, sans moteur diesel, . Prix : 1 000 €. Tél.: 07 88 04 88 37 (dépt. 88).

Achats Utilitaires

Renault GLR 190 de 1978 : ailes avant pour cabine M4, ou GLR 230 + poignet porte + visière. Tél.: 06 74 90 27 52 (dépt. 19).

Ventes Caravanes

Citroën C25 camping-car de 1987, 140 000 km, carte grise, 5 places, 3 couchages, WC, frigo. 5 pneus, 2 batteries neufs. Part toutes distances. Prix : 6 900 €. Tél.: 06 71 13 67 09 (dépt. 06).

De Reu 3/4 places, 500 kg (pas de CG) mais essieu freiné faisceau électrique neuf frigo pompe électrique manque matelas. Prix : 700 € à débattre. Tél.: 03 22 28 38 07 (dépt. 80).

Eriba Pan Fam 690 kg Touring avec auvent + WC chimique neuf, pneus récents nov. 1999, très bon état. Prix : 6 800 €. Tél.: 06 8154 45 88 (dépt. 79).

Welcome Caravette de 1969, bel état d'origine, très bel intérieur, « roule » très bien. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

Ventes Tracteurs

Babiole de 1954, sans CG, bielles coulées, le reste bon état. Prix : 500 €. Tél.: 06 60 63 61 44 (dépt. 31).

OFFREZ À VOTRE COLLECTION DE GAZOLINE UN VRAI COFFRET DE RANGEMENT

Les coffrets de rangement Gazoline permettent de ranger **10 numéros de Gazoline dans d'excellentes conditions de stockage.**
Dims : 235 x 310 mm, épaisseur 70 mm.

12€ LE COFFRET (+ 4€ DE FRAIS D'ENVOI)

Offre valable uniquement pour la France métropolitaine.

BULLETIN DE COMMANDE à retourner sous enveloppe affranchie avec votre règlement à : Gazoline - 60643 Chantilly Cedex

Visuels non contractuels

JE COMMANDE :

..... coffret(s) x 16€ (frais d'envoi compris) soit : ..... €

JE RÈGLE DE LA MANIÈRE SUIVANTE :

☐ Chèque bancaire ou postal à l'ordre de HB Publications

☐ CB : N° ☐☐☐☐/☐☐☐☐/☐☐☐☐/☐☐☐☐

Date de validité : ☐☐/☐☐

Cryptogramme : ☐☐☐

Signature obligatoire :

MES COORDONNÉES ☐ M. ☐ Mme ☐ Mlle

Nom : .....

Prénom : .....

Adresse : .....

Code postal : ☐☐☐☐☐ Ville : .....

J'indique un numéro de téléphone pour le suivi de ma commande.

Téléphone : ☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐

Simple et pratique... vous pouvez également commander au 01 45 36 20 22

HB Publications, 48/50 bd Sénard, 92210 Saint-Cloud. Offre non cumulable valable 2 mois, dans la limite des stocks disponibles. Vous disposez d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception du coffret en notifiant clairement votre décision à notre service VPC. Les informations recueillies à partir de ce formulaire font l'objet d'un traitement informatique destiné à HB Publications pour la gestion de son fichier clients par le service marketing et la direction des abonnements. Conformément à la loi « informatique et libertés » du 6 janvier 1978 modifiée, vous disposez d'un droit d'accès et de rectification aux informations qui vous concernent en écrivant à l'adresse d'envoi du bulletin. Ces informations pourront être cédées à des tiers. Si vous ne le souhaitez pas, merci de cocher la case ci-contre ☐

ARCIS
- Garages et Ateliers depuis 2002-
En panneaux sandwichs isolés
Livrables en kit ou clés en main
ISOLÉ - SANS CONDENSATION
LE MANS CLASSIC
6-8 Juillet 2018
(Zone V1 stand 121)
02-54-23-60-60
g.leroyer@abriarcis.com
www.abriarcis.com

Fergusson TEC 20 de 1956, construit dans les anciens ateliers Hotchkiss à Paris. Prix : 500 €. Tél.: 06 48 99 07 12 (dépt. 34).

Ford Canada, complet diesel, CG AG à mon nom, sans caisse AR, avec pièces, 1 pont AV + 1 AR, 2 portières. Prix : 4 000 €. Tél.: 07 88 04 88 37 (dépt. 88).

John Deere 500 de 1972, tracto-pelle, moteur révisé, + culasse changé, alternateur+ batterie neufs, pompe hydraulique, + pneus neufs AV et AR, cabine siège. Prix : 4 800 €. Tél.: 06 03 40 88 19 (dépt. 18).

Labourier PL3 années 60, moteur 3 cyl. Perkins arrêté depuis plus de 25 ans pour pièces ou restauration, prise de force avec poulie pour faucheuse pas de CG. 750 €. Tél.: 06 63 99 81 46 (dépt. 33).

Laverda pièces pour moissonneuse-batteuse Laverda neuves type M90 M100 M120. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Massey Harris Pony 812 sans CG. Prix : 400 €. Tél.: 07 88 04 88 37 (dépt. 88).

Massey Harris Pony : radiateur refait par professionnel + diverses pièces. Prix : 120 €. Tél.: 06 18 45 17 42 (dépt. 49).

Microtracteur Gutbrod motostandard 1032, bon état, pneus neufs, 1 600 € + motoculteur Energic type 114 avec charrue, 300 €. Tél.: 04 77 52 17 15 (dépt. 42).

Motoculteur Staub P6 fraise charrue réversible 3 paires de roues. Prix : 750 €. Tél.: 06 08 53 34 56 (dépt. 72).

Pneumatiques roue complète 13.0/65.18 (12.0.18) RK8 16 PLYS Dunlop extra renforcé jante 6 trous, neufs. Roue complète 13.5/75, Vredestein 14PR 6 trous état neuf + 1 pneu neuf 13.5x75-14PR roue complète pour MB 14.9-13x26 Continental AS 10 PLYS très bon état + autres. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Porsche 3 cyl. 38 cv de 1960, + benne servait débardage de bois. Prix à débattre. Tél.: 06 03 40 88 19 (dépt. 18).

Someca SOM35 de 1960, 8 000 h, tout fonctionne, 1 800 € + remorque agricole hydraulique 4t, 1 000 €. Tél.: 06 27 81 08 14 (dépt. 17).

Staub motoculteur, type 7000 avec Rotavator charrue TB. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Vendeuvre BB complet avec sa carte grise, à remettre en route, bon état général. Tél.: 06 74 90 27 52 (dépt. 19).

Vendeuvre Super AS de 1956 dans son jus, mono cyl. diesel air, carte grise, tourne très bien, freins neufs, relevage 3 points, poulie, avec benne AR basculante et Canadien. Prix : 1 950 € le tout. Tél.: 06 22 01 25 01, sergechanel@aol.com (dépt. 73).

Nombreuses pièces neuves Someca ancien modèle tracteur et Fenaison Puzenat, distributeur engrais assiettes, pneus AR tracteur occasion, moteur Briban des années 50, 12 cv, état neuf. Bernard moteur W10 sur brouette, moteur Lombardini iM350. Lot de 37 dents Spirex en carré de 20x20 Sicam. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Pour tondeuse moteur Robin EH18V 6 cv 4 t. neuf dans son emballage, moteur Rocher/Bribant 12 cv fixe état neuf, pont-boîte pour motoculteur Staub type 5000 et 6000, pont-boîte pour motoculteur Goldoni type Jolly, arrache moyeux Facom hydraulique U10 BLS dans sa boîte portable. U10 ST état neuf, Facom mécanique 3 branches U27AS3, auto laveuse eau chaude et froide. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Échanges

Citroën 2 CV AK400 de 1976, très bon état, contre Méhari, étudie toutes propositions. Tél.: 06 86 18 16 73 (dépt. 12).

Ventes Jouets-Miniatures

20 autos à pédales, état divers, pas épaves en lot uniquement de 1920 à 1970 + pièces à prendre sur place. Prix : 5 000 € à débattre. Tél.: 06 62 18 59 05 (dépt. 81).

Bugatti belles miniatures, Veyron 1/32e, bleu, très bon état, 32 €. Type 35 B, 1928, 1/43e sous blister, 27 €. M. Caillaud, 4 rue P. Picasso, 81100 Castres. Tél.: 06 52 53 83 20 (dépt. 81).

Floride France jouet à compléter, 20 €. 1/60 Matchbox, Norev, Majorette, Lesney, bon état mais pas de NB, Burago + Polistil 1/34e Solido + Norev 1/43e pas de NB. Tél.: 01 46 26 53 15 (dépt. 92).

MG trottinette de 1960, avec pédales, bon état. Prix : 200 €. Tél.: 06 33 65 98 63 (dépt. 83).

Norev 1/43e en plastique et Jet Car Dinky Toys, Matchbox années 1970, Burago 1/18e, Solido et Majorette. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 78).

Solido collection chars et véhicules militaire 130 unités en boîte neuves 1/43e. Tél.: 06 48 49 80 72, HR (dépt. 01).

Voitures du 1/87e au 1/18e, toutes marques de 1950 à 2010 + kit résine et métal 1/43e et 1/50e. Tél.: 06 8154 45 88 (dépt. 76).

Voitures et motos 1/18e et 1/43e. Liste sur demande. Tél.: 06 18 45 17 42 (dépt. 49).

Achats Jouets-Miniatures

Peugeot J7 XP30 de 1976 : joints porte AV droite + serrure porte latérale, ou épave de J7, débarrasse gratuit dans ma région. Tél.: 06 65 22 94 13 (dépt. 49).

Ventes Docs-Automobilia

Catalogues commerciaux : Chenard & Walker, Mobylette gamme 1968, Simca 1000, 1100, 1300, 1301, Matra Bagheera, S8, diverses Opel de 19602 à 1980, BX, Visa, Saxo, ZX. Tél.: 01 46 26 53 15 (dépt. 92).

Catalogues commerciaux : Plymouth 1939, Chrysler 1939, Buick, Century + Skylark, Plymouth 1958, hudson 1938, Corvair 1964, MB type 170, Zastava 1100, DAF 58/59. Tél.: 01 46 26 53 15 (dépt. 92).

Catalogues commerciaux : R16, R18, Trafic, R4, R14, Monasix, Gallion, Voltigeur, Datsun, Sunny, 204, 305, Peugeot commerciales, Plski, Lada, MB, 230 SL, 250, 300 SE. Tél.: 01 46 26 53 15 (dépt. 92).

LA BOUTIQUE GAZOLINE sur WWW.HOMMELL-MAGAZINES.COM

Ventes Docs-Automobilia (suite)

Catalogues pièces détachées pour MG B/GT de 1962 à 1980, édité par Moss. Prix : 13 €. Tél.: 01 46 26 53 15 (dépt. 92).

Diverses publicités auto, camions, tracteurs, matériel agricole, avions de 1930, Renault, poster accessoires gazogènes moteurs fixe batteuses caravane. Tél.: 05 53 84 03 21, HR/Soir (dépt. 47).

Documentations diverses, catalogues publicitaires, sur véhicules toutes marques de 1980 à aujourd'hui. Tél.: 06 08 90 11 34 (dépt. 22).

Encyclopédie La bécane complète 9 volumes de 1979, éditions Atlas, état neuf. + Bricolage moto complet, 4 volumes de 1981, éditions Sedes, état neuf. En lot ou partie. Tél.: 06 42 43 64 81 (dépt. 92).

Livre usine pièces rechange Citroën Ami 8 berline et break, modèles 1969/1971, 389 pages. Prix : 45 € port inclus. Tél.: 05 49 45 13 20 (dépt. 86).

Livres Dominique Pascal de 1983, diorama T1 relief 1980 plastic agent Renault manuel de bord T1 T2. Tél.: 00 32 494 18 76 17, Belgique.

Livres Reines de la Route, Serge Bellu, 10 €. Belles de Profil, G. Schneider, 12 €. Très bon état. Tél.: 01 46 26 53 15 (dépt. 92).

Livres revues et catalogues auto + F1 Dakar, 24H du Mans, Salon, etc. depuis 1950. Tél.: 06 8154 45 88 (dépt. 76).

Livrets de bord Peugeot 504, Simca 1000, R16, R20, Peugeot 205, Ford 20 M, R5, R21, Citroën AX, etc. Tél.: 01 46 26 53 15 (dépt. 92).

Magazines Action Auto Moto du n°1-1994 au n°72-2000, parfait état, reliés dans classeur par année. Prix : 100 €. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 78).

Magazines anciens numéros de Sport Auto, Échappement, moteurs, Flat 6, Gazoline, Virage + diverses RTA. Tél.: 06 32 23 83 19 (dépt. 34).

Magazines Gazoline du n°1 à aujourd'hui. Tél.: 06 09 72 43 68 (dépt. 06).

Magazines Moto Revue, 140 numéros, années 1964 à 1978, + 12 revues divers et salons. Tél.: 07 83 08 20 84, HR (dépt. 30).

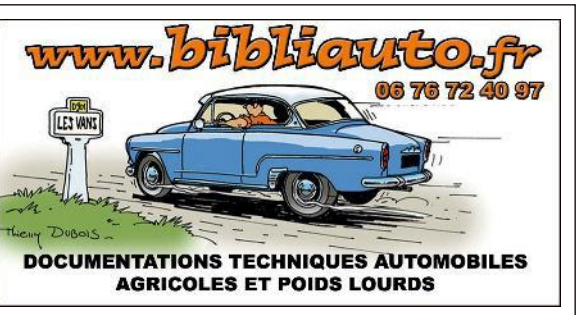
Magazines nombreux livres auto moto Renault, Peugeot, Citroën, Porsche, BMW, Lancia, américaine, Ferrari, Lamborghini, etc. Honda, Yamaha, Kawasaki, Suzuki, Ossa, Bul Montesa KTM Scooter mob, cyclo. Harley, etc. + 4000 revues auto moto + pubs. Tél.: 06 42 43 64 81 (dépt. 92).

Magazines nombreux numéros de L'Automobile, Le Fanatique de l'Automobile, Automobilia, Rétroviseur, Rétro Passion, et Rétro Hebdo. Liste sur demande, millouz93@gmail.com

Manuels éditions Haynes (français) sur Renault Super 5 essence, 3 portes (1984 à 1996). Tél.: 00 32 477 07 00 38, Belgique.

Manuels entretien pour Renault 5, R12, R18, R20, R9, Clio. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 78).

Photos Rallyes Afrique et routes, Peugeot, Renault, Citroën, etc. Liste sur demande ou indiquer votre recherche. M. Caillaud, 4 rue P. Picasso, 81100 Castres. Tél.: 06 52 53 83 20 (dépt. 81).



Photos sur toile 40x50 : Citroën Traction cabriolet, très bon état, prêt à poser. Aussi Citroën DS Proto 1000 pattes en 30x40 cm. De 45 € à 60 €. M. Caillaud, 4 rue P. Picasso, 81100 Castres. Tél.: 06 52 53 83 20 (dépt. 81).

Photos toile, agrandissement 40x50 : Citroën DS cabriolet et Ferrari F40. M. Caillaud, 4 rue P. Picasso, 81100 Castres. Tél.: 06 52 53 83 20 (dépt. 81).

Revues 33 Classic Sport Car 50 €. British Cars 1993 à 2001. 27 Rétroviseur de 1999 à 2012. Classic Sport Car de 2008 à 2003. Prix : 100 € le tout. Tél.: 03 45 28 82 34 (dépt. 71).

RTA Citroën 2CV 1954 à 1958, ID19 tous modèles, Panhard Dyna 1956 à 1957, Simca 8, Simca Ariane 4, BMC 850, Peugeot D4A, Peugeot 401, 601. Prix : 20 € port inclus. Tél.: 05 49 45 13 20 (dépt. 86).

RTA GMC, Jeep Dodge, VLR, Diamont UMM, Weasel, M8, IKT, 504, 505 Dangel, Panda, Méhari, R18, 4x4, Toy, Land, Suzuki, Nissan, tous véhicules 4x4, Citroën 11, 15, 2 CV, 3 CV, AMG, AMi 8, tub, CX, BX, XM, Xantia (manuel) tub, Visa, etc. Tél.: 07 88 04 88 37 (dépt. 88).

RTA manuels techniques Peugeot 83 à 98 Es + D, 205 15 € + port. GTi 1600D, 10 €. cassette VHS 406 accessoires, 10 €. Volvo conduite entretien 142, 144, 145, 740, 240, 10 € + port. Tél.: 06 15 24 04 34 (dépt. 92).

RTA Peugeot, 201, 202, 401, 601, 203, 403, 404, 504, 604, Fiat 500, 600, 650, 124, Mirafiori, toutes RTA Renault, Prima, Novo, Viva, Juva, 4 CV, Dauphine, R3, R4, R5, R6, etc jusqu'à R30. Tél.: 07 88 04 88 37 (dépt. 88).

RTA plus de 1000, Expert Auto MR Renault divers, quelques doubles, bon état, à prendre sur Castelnau le Lez. Prix : 300 €. Tél.: 06 52 22 20 10 (dépt. 34).

Comment passer une annonce dans Gazoline

Vous pouvez envoyer vos photos par mail : pa@sepa.hommell.com

1 PA texte Gratuit
SANS PHOTO
Offre réservée exclusivement aux particuliers et limitée à 5 ANNONCES par numéro si vous n'êtes pas abonné ou à 10 ANNONCES pour les abonnés

1 PA texte
AVEC PHOTO
VOUS ÊTES ABONNÉ 7€
VOUS N'ÊTES PAS ABONNÉ 10€

Remplissez la grille ci-dessous et renvoyez-la à **Gazoline - Service Petites Annonces - 50 boulevard Sénard, 92210 Saint-Cloud - T. : 01 47 11 20 42**

ATTENTION : NOS ANNONCES NE CONCERNENT QUE LES VÉHICULES OU PIÈCES DE PLUS DE 20 ANS

❍ Vente auto	❍ Achat auto	❍ Vente moto	❍ Achat moto	❍ Vente pièces
❍ Achat pièces	❍ Utilitaires	❍ Caravane	❍ Remorque	❍ Tracteur
❍ Échange	❍ Jouets / miniatures	❍ Doc / Automobilia	❍ Divers	❍ Emploi

NUMERO ABONNÉ

MARQUE..... MODÈLE..... ANNÉE.....

☐ PA SANS PHOTO (GRATUIT) ☐ PA PHOTO ABONNÉ (7 €) ☐ PA PHOTO PAS ABONNÉ (10 €)

Nom Prénom

Adresse

CP Ville Tél.

Mail

Règlement par chèque à l'ordre de : **HB Publications**

☐ Je certifie sur l'honneur être un particulier et ne pas faire commerce de vente ou d'achat de pièces, voitures, motos... (à cocher obligatoirement pour bénéficier des photos

Les informations recueillies à partir de ce formulaire font l'objet d'un traitement informatique destiné à HB Publications pour la gestion de son fichier client par le service marketing et abonnements. Conformément à la loi Informatique et Libertés modifiée, vous disposez d'un droit d'accès et de rectification des informations qui vous concernent en écrivant à l'adresse d'envoi du bulletin. Ces informations pourront être cédées à des tiers. Si vous ne le souhaitez pas, merci de cocher la case ci-contre. ☐

RTA Renault Super 5 essence, 3 portes (1984 à 1996) et Laguna Phase 1, 1,8l essence (1997). Tél.: 00 32 477 07 00 38, Belgique.

RTA Simca 5, 6, 8, Panhard, toutes Berliet, Liberty 1914. Tél.: 07 88 04 88 37 (dépt. 88).

Achats Docs-Automobilia

Fascicule La Route bleue, étape n°30 Saint Maximin Brignoles. Faire offre. Tél.: 06 52 37 87 97 (dépt. 58).

Photos du Garage Thepenier Maserati St-Cloud 1960-1985. Tél.: 06 13 35 22 75 (dépt. 94).

Divers

AUTORADIOS

Vends autoradio années 1980 + haut-parleurs d'époque + vieux autoradios années 70 avec ou sans cassette + équaliseur, ampli, cassette Fuji, équaliseur Tokay. Prix : 40 €. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 78).

Vends autoradio de 1991 Philips avec lecteur cassette et notice d'utilisation DI501505511515. Prix : 100 €. Tél.: 06 15 24 04 34, moukaro@hotmail.fr (dépt. 92).

Vends deux radios anciennes Blaupunkt L et M ondes, radio cassettes Pioneer, bas prix. Tél.: 00 32 477 07 00 38, Belgique.

ENSEIGNES

Vends ancienne pub de station service Kléber sur pied, année 80, ht 1,50 m L80/40. Prix : 50 €. Tél.: 06 21 97 08 86 (dépt. 07).

OUTILLAGE

Recherche pont élévateur A1 colonne Unic ou pont à ciseaux. Prix raisonnable. Tél.: 06 59 96 09 34 (dépt. 38).

Vends 10 machines à bois, raboteuse dégau. tenonneuse toupie aspirateur ponçeuse scie format scie ruban avec outillage tour. Tél.: 06 40 56 03 02 (dépt. 13).

Vends bel outillage mesure Roch : pied à coulisse, règle long. 0,30 m, 1 autre à becs normaux et minces, pide de profondeur règle long 0,20 m. Prix : 150 € port inclus. Tél.: 05 49 45 13 20 (dépt. 86).

Vends chalumeau Pyrocopt G1SAF, chalumeau Autoflam Castolin Eutectif état neuf, filière manuelle ajustable à cliquet Virax, à peignes Rotax 50, coupe tubes acier 1/2 2 p Virax rapide. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Vends compresseur Comper 500l, bi-cylindre, bon état, tri. Prix : 800 €. Tél.: 06 03 40 88 19 (dépt. 18).

Vends compressiomètre. Lève soupapes. Coffret arrache moyeux, rampe depressiomètre, arrache rotules, kit carrosserie, chalumeau Oxypower CV60, CV110. Pas sérieux s'abstenir. Tél.: 07 80 51 86 75 (dépt. 41).

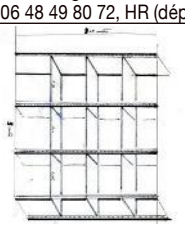
Vends fontaine de nettoyage bon état, fermée, long. 1,13 m, largeur 53,5 cm, hauteur 89 cm. Tél.: 06 13 83 71 38 (dépt. 80).

Vends grosse trousse à outils cuir en pouces pour auto ou moto US/GB, très complète, + gros coffret KS Touls métrique 130 outils, état neuf + outils Facom coffrets 1/2 1/4 + clés mixtes pipes, + dynamo, etc. Tél.: 06 73 50 90 38 (dépt. 95).

Vends outillage mesure ajustage : palmers 0 à 25, 25 à 50, 50 à 75 mm, avec étalons, clé pour étalonnage et boîtage. Pied à coulisse. Comparateur. Prix : 200 € port inclus. Tél.: 05 49 45 13 20 (dépt. 86).

Vends outils Perfex spécial Citroën 2 CV pour rectifier guide soupape pour pose joint, complet très bon état avec notice d'emploi. Tél.: 07 83 08 20 84, HR (dépt. 30).

Vends poste de soudure acet/ocygène 6 bouteilles + chal. + découp, TBEG, échange possible poste auto à fils + gaz. Prix : 5 000 €. Tél.: 06 48 49 80 72, HR (dépt. 01).



Vends pour étagères cornières perforées plateaux tôle. Tél.: 06 15 24 04 34, guillouandre@hotmail.fr (dépt. 92).

Vends synchroniseur de carburateurs à 4 colonnes, neuf jamais utilisé. Prix : 65 €. Tél.: 06 72 93 55 70 (dépt. 45).

TISSUS, VÊTEMENTS

Vends blouson en cuir vieilli kaki/gris anthracite T54, doublure matelassée, neuf, jamais porté, idéal manifestations rétro, 45 €. + 2 pantalons noirs, style Barbour huilés noir, idéals manifestations hivernales, état neuf jamais portés, doublés matelassés, 1 TS et 1 TXL, tailles élastiques et zip côté, pattes d'eph, et pressions cuivre pour les 2, 45 € pièce. + veste longue en cuir vieillie T52 bon état, 45 €. Tél.: 06 22 01 25 01, sergechanel@aol.com (dépt. 73).

Vends chapeau melon, 25 €. Chapeau haut de forme, 30 €. Dans leur boîte. Tél.: 01 64 99 38 42 (dépt. 91).

Vends magnifique blouson vachette noire armée de l'air US taille XL, XXL, 200 €. Bottes Harley bottes Santiag, pointure 44. Tél.: 06 15 24 04 34, moukaro@hotmail.fr (dépt. 92).

Vends pantalon bleu, blouse, blouson, chemisette de travail, neufs, T42, 44. Vds gants de cuir résistant à l'eau et au feu, neufs. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 51).

AUTRES

Vends 6 colliers chevaux refaits entièrement par professionnel. Prix : 400 € l'un. Tél.: 04 74 93 18 57 (dépt. 38).

Vends bidons d'huile anciens, certains avec huile d'origine. Prix à débattre. Tél.: 06 15 24 04 34 (dépt. 92).

Vends Cormorant Dinghy de 1968, hors-bord avec remorque de 1971, navigue bien (banquette à revoir) moteur Mercury 65 ch. Reprise, échange possible sur 2 ou 4 roues ou autres. Prix : 1 500 €. Tél.: 06 63 00 84 81 (dépt. 21).

Vends lot sur Steve McQueen nombreux DVD sous blister + très beaux livres sur l'atteur dont certains rares + Ford Mustang Bullit 1/18e + chaussures neuves McQueen Le Mans T42 + autocollants McQueen, etc. Tél.: 06 73 50 90 38 (dépt. 95).

Recherche une paire de meule de 300 pour moulin à farine Rexit M11. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Le bulletin d'abonnement est en page 113

Professionnels, pour vos annonces publicitaires

contactez MORGAN 06.22.04.17.83

Texte et photos **Stéphane Guillou**

LES NOUVEAUTÉS DU MOIS

Alfa Romeo 24 HP Torpédo 1910

Nom du fabricant : Rio - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** 4567 - **Matières :** zamak et plastique - **Couleurs :** bleu clair - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** non - **Prix :** 69,90 euros.

Cette avant-guerre à la finition irréprochable a été diffusée en 100 exemplaires numérotés. Il s'agit du prototype créé par Giuseppe Merosi et qui aurait dû sortir sous le nom de Darracq.

Alpine A110 1800S 1973

Nom du fabricant : Solido - **Echelle :** 1/18 - **Réf. :** S1800803 - **Matières :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** tricolore bleu clair, blanc et rouge - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** Tour de Corse 1973 (n°1) - **Prix :** 49,80 euros.

Confiée à Jean-Pierre Nicolas pour le Tour de Corse 1973, cette A110 survolera l'épreuve. A l'issue de la saison, Alpine sera sacré Champion du monde des rallyes. Si l'A110 n'est pas une inconnue chez Solido, il s'agit cependant ici d'un tout nouveau moule.

Alpine Renault A442 1976

Nom du fabricant : Le Mans Miniatures - **Echelle :** 1/32 - **Réf. :** 132076M - **Matières :** résine et châssis en ABS - **Couleurs :** tricolore jaune, noir et blanc - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** 24 Heures du Mans 1976 (n°19) - **Prix :** 119,90 euros.

Voici la reproduction, pour le slot, de l'Alpine pilotée à l'échelle 1 par l'équipage français Jabouille et Tambay lors des 24 Heures du Mans de 1976. Ils abandonneront à cause de la casse d'un piston.

Austin Mini Cooper S

Nom du fabricant : Vanguards - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** VA02540 - **Matières :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** blanc - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** oui - **Pièces photodécoupées :** essuie-glaces - **Décorations :** police de Durham Constabulary - **Prix :** 33 euros.

1 000 exemplaires de cette Austin Mini seront fabriqués. La décoration est spécifique à cette version : gyrophare de toit, sirènes sur la calandre avant. Seule concession au modèle à l'échelle 1 : les phares sont à effet diamant, comme sur la plupart des Vanguards.

Berliet Bus PLK 8 1950

Nom du fabricant : PCT - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** 8 - **Matières :** ABS et châssis plastique - **Couleurs :** bicolore bleu foncé et blanc - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** Huiles Berliet - **Prix :** 19,99 euros.

A l'échelle 1, ce prototype de bus Berliet fut réalisé en trois exemplaires, dont un aménagé en fourgon.

BMW E30 Sport Evo et M3 1990

Nom du fabricant : Solido - **Echelle :** 1/18 - **Réf. :** S1801501, S1801502 - **Matières :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** noir, rouge - **Parties ouvrantes :** portières - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** non - **Prix :** 49,80 euros.

Ces deux miniatures disposent de portières et direction fonctionnelles. Tous les éléments spécifiques à ces deux versions sont ici parfaitement reproduits.

Citroën 2 CV berline

Nom du fabricant : Solido - **Echelle :** 1/18 - **Réf. :** nc - **Matières :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** bicolore Vichy rouge et banc - **Parties ouvrantes :** portières avant et capot moteur - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** Cochonou - **Prix :** nc.

Star de la caravane du Tour de France cycliste depuis 1997, la marque Cochonou s'est offert une 2 CV comme porte-drapeau dès 1999. Solido nous en propose une miniature qui, pour être conforme au modèle à l'échelle 1, devrait arborer des enceintes vissées sur les pare-chocs avant. Elle n'est pas prévue avant fin 2018.

Citroën AX GTi 1991

Nom du fabricant : Ixo - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** CLC222 - **Matières :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** bicolore rouge et noir - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** GTi - **Prix :** 39 euros.

Coloris inédit pour cette AX GTi qui rejoint le catalogue d'Ixo après avoir été diffusée, en kiosque, dans diverses collections presse. La ligne est juste et les finitions réalistes. Dommage qu'il n'y ait aucune partie ouvrante ou plaque d'immatriculation.

Citroën Traction 11 CV 1937

Nom du fabricant : Solido - **Echelle :** 1/18 - **Réf. :** S1800903 - **Matières :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** noir - **Parties ouvrantes :** capot gauche, portières avant et coffre - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** non - **Prix :** 49,80 euros.

Après une finition FFI (réf. S1800902), Solido enrichit sa gamme de Traction avec cette version civile pourvue d'un maximum de parties ouvrantes : capot gauche, portières avant et malle. La direction est fonctionnelle. Seul bémol : les jantes auraient mérité un petit coup de pinceau.

Fiat Abarth OT 1600 1964

Nom du fabricant : Laudoracing Model - **Echelle :** 1/18 - **Réf. :** LM105B4 - **Matières :** résine - **Couleurs :** bicolore beige et rouge - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** Abarth - **Prix :** 99,90 euros + frais de port.

120 exemplaires de cette très réaliste Fiat Abarth seront disponibles à la vente. Les lignes sont justes, la finition particulière-

Citroën Acadiane 1984

Nom du fabricant : Solido - **Echelle :** 1/18 - **Réf. :** S1800405 - **Matières :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** jaune - **Parties ouvrantes :** portières avant - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** La Poste - **Prix :** 49,80 euros.

Nouvelle décoration pour cette Acadiane de 1984.

Hélas, seules les portières avant sont fonctionnelles. La plaque est peu réaliste pour l'époque car toutes les voitures de La Poste disposaient alors d'une immatriculation se terminant par DE, et que l'on pouvait retrouver sur les portières avant.

ment soignée, à l'image des feux et de la calandre avant. Elle sera également commercialisée en blanc et rouge (réf. LM105B3) et en version Test de 1965 (réf. LM105B5). En vente sur www.laudoracing-models.com.

Fiat Uno Turbo IE 1984

Nom du fabricant : Ixo - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** CLC277 - **Matières :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** rouge - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** Turbo IE - **Prix :** 35,50 euros.

C'est la version bodybuildée de la Fiat Uno qu'Ixo a choisi de fabriquer. Dommage qu'elle manque de parties ouvrantes et d'une vraie immatriculation. Par ailleurs, pour être parfaitement réaliste, la sortie d'échappement devrait être marquée par un point noir en son centre.

Ford 400E Van

Nom du fabricant : Oxford - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** 43FDE017 - **Matières :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** vert anglais - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** Lotus Racing - **Prix :** 17,80 euros.

Si l'on excepte les essuie-glaces et les rétroviseurs extérieurs, extrêmement grossiers, ce van décoré aux couleurs de l'écurie Lotus a beaucoup d'allure. Produit à 187 000 exemplaires, à l'échelle 1, de 1957 jusqu'au début 1965, il sera ensuite remplacé par le Ford Transit.

Ford Capri RS 2600 1970

Nom du fabricant : Minichamps - **Echelle :** 1/18 - **Réf. :** 150089078 - **Matières :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** blanc et capot noir mat - **Parties ouvrantes :** portières et capot moteur - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** RS - **Prix :** 129,90 euros.

Nouveau coloris pour cette version RS très courue chez Minichamps et donc épuisée dans les autres teintes. La direction est fonctionnelle, l'aménagement intérieur irréprochable et les plaques d'immatriculation... toujours absentes.

Ford Escort Mk1 Mexico

Nom du fabricant : Vanguards - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** VA09523 - **Matières :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** rouge Sebring - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** essuie-glaces - **Décorations :** non - **Prix :** 33 euros.

Nouveau coloris pour cette Ford Escort qui sera disponible en 1 000 exemplaires. L'auto se nomme "Mexico" en hommage à la victoire de Ford au Rallye de la Coupe du monde Londres-Mexique 1970.

Ford Escort Mk2 1.6 Harrier 1980

Nom du fabricant : Vanguards - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** VA12611 - **Matières :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** argent métallisé - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** oui - **Pièces photodécoupées :** essuie-glaces - **Décorations :** Harrier - **Prix :** 33 euros.

A l'échelle 1, l'Escort a remporté le RAC à huit reprises de 1972 à 1979 et le constructeur a obtenu son premier titre de Champion du monde en 1979. C'est pour célébrer cet événement que la Harrier a été réalisée en série limitée. Basée sur l'Escort 1600 Sport, elle disposait d'une décoration spécifique, de sièges Recaro Fishnet et de jantes alu à quatre rayons. Des détails bien présents sur la miniature.

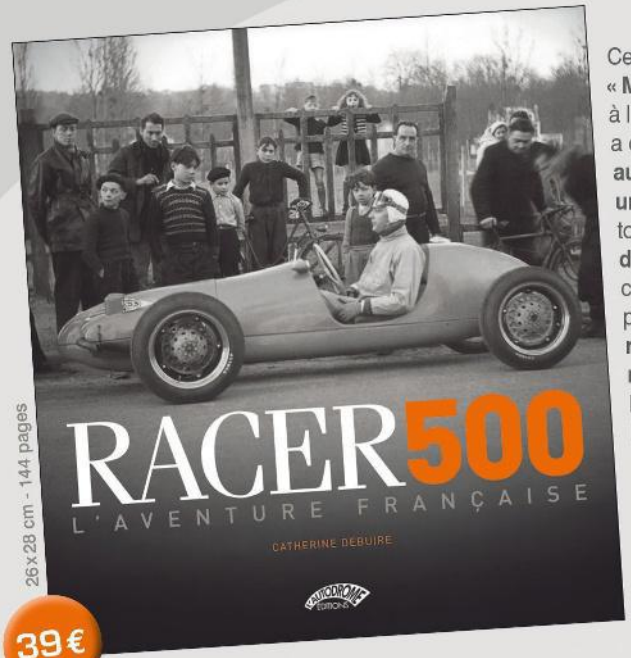
Jaguar MkV DHC cabriolet ouvert 1948

Nom du fabricant : Oxford - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** 43JAG5001 - **Matières :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** argent métallisé - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** non - **Prix :** 31,80 euros.

Que ce soit à l'échelle 1 ou en réduction, la Jaguar MkV a été boudée par les automobilistes et les fabricants de miniatures. Elle inaugurait pourtant les suspensions avant indépendantes chez Jaguar et la double triangulation. Trop gourmande en énergie, elle sera hélas rapidement délaissée. La réduction d'Oxford est ultraréaliste. Notez le soin apporté à la calandre avant.

L'AUTODROME EDITIONS

RACER500



39 €

Ce qu'on a appelé « **Mouvement Racer 500** » à l'aube des années 1950 a donné **au sport automobile mondial un élan** qui a encore toute sa vigueur **au début du XXIe siècle** tant cette aventure a été pleine **de promesses réalisées,** et **de talents révélés** aussi bien **chez les pilotes** que **chez les constructeurs** de voitures de course. Encore **aujourd'hui, ce sont les disciples** de ces premiers héros qui tiennent **le haut du pavé en Formule 1.**

RETROUVEZ TOUS LES LIVRES DE L'AUTODROME ÉDITIONS SUR

www.hommell-magazines.com (à la rubrique Librairie)

SEP ÉDITIONS DE L'AUTODROME, GÉRANT DE LA SEP/SFEP – SIÈGE SOCIAL : 48/50 BOULEVARD SÉNARD, 92210 SAINT-CLOUD
RCS NANTERRE B 333 454 148 – SA AU CAPITAL DE 4110336€

BON DE COMMANDE

À compléter et à retourner avec votre règlement à :
SFEP – Service VPC
BP 220 – 92212 SAINT-CLOUD CEDEX

Pour tout renseignement :
Tél. : 01 47 11 22 86 - E-mail : abonnements@sfep.fr

OUI, je souhaite recevoir ..... exemplaire(s)

RACER500

au prix de 39 € + 6 € de frais de port et d'emballage

Total : ..... x 39 € + 6 € = ... €

❒ Je règle par chèque bancaire, à l'ordre de SFEP

ou

❒ Je règle par carte bancaire N° |_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|

Expire le |_|_| |_|_| Signature :

Nom/Prénom : .....

Adresse : .....

.....

Code postal : |_|_|_|_|_| Ville : .....

Tél. : ..... @ : .....

Droit de rétraction dans les 14 jours. Conformément à la loi informatique et libertés du 6 janvier 1978, vous disposez d'un droit d'accès et de rectification aux données vous concernant. Droit de rétractation dans les sept jours.

SDPVPC

Jeep

Nom du fabricant : Oliex - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** 90145SC - **Matières :** zamak et plastique - **Couleurs :** bicolore kaki et jaune - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** Sécurité Civile - **Prix :** 15,90 euros.

A l'image du gyrophare, directement fixé sur la bâche, la finition Sécurité Civile de cette Jeep laisse quelque peu à désirer. Une approximation que l'on pardonnera bien vite en regard du prix de vente très abordable.

Land Rover Defender TD5

Nom du fabricant : Oliex - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** 55270SDIS88 - **Matières :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** bicolore rouge et jaune - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** SDIS 88 - **Prix :** 17,80 euros.

C'est la dernière version du Defender, la TD5, que nous propose Oliex, décorée ici aux couleurs des pompiers des Vosges. Le jaune aurait clairement mérité une touche plus fluo et des parties ouvrantes n'auraient pas été de trop.

Land Rover Series IIA SWB

Nom du fabricant : Oxford - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** 43LR2AS001 - **Matières :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** rouge - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** Royal Mail - **Prix :** 21,80 euros.

C'est une version à empattement court du Land Rover Series IIA qu'a choisi de nous présenter Oxford. Il est décoré aux couleurs de la Royal Mail du Pays de Galles. Les entourages de vitres un peu grossiers constituent le seul défaut d'une miniature vendue à un tarif particulièrement avantageux.

Peugeot 301 D 1935 et 201 D 1936

Nom du fabricant : Milezim - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** Z0002, Z0008 - **Matières :** résine - **Couleurs :** noir et bicolore rouge et noir - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** essuie-glaces - **Décorations :** non - **Prix :** 39 euros.

Rares en miniatures et donc très attendues, ces deux Peugeot ont été très soignées. Les lignes sont justes, la finition et l'aménagement intérieur tout à fait corrects. Elles sont uniquement disponibles chez Auto-Moto de Paris (01 45 08 05 05 ou 06 31 43 10 10), une boutique dédiée aux modèles réduits.

Peugeot 403 U8 1958

Nom du fabricant : PCT - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** 63 - **Matières :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** bicolore bleu et blanc - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** Le Coq Sportif - **Prix :** 13,99 euros.

Cette 403 aux couleurs du Coq Sportif est disponible dans la collection Véhicules publicitaires d'Hachette. La carrosserie atypique a été réalisée pour le Tour de France par les ateliers Pourtout. PCT l'a ensuite remarquablement reproduite.

Peugeot 404 berline

Nom du fabricant : Odeon - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** 019 - **Matières :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** bicolore rouge et jaune - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** Cirque Pinder - **Prix :** 51,80 euros.

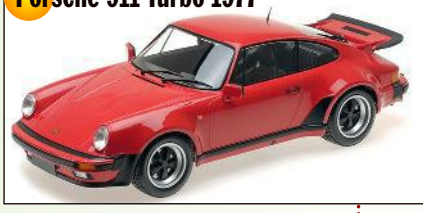
Seuls 500 exemplaires de cette Peugeot 404 en déclinaison cirque Pinder seront mis en vente. Ces miniatures devraient rapidement trouver acquéreurs, même si leurs rétroviseurs et essuie-glaces sont grossiers.

Mercedes-Benz 230 GE 1980

Nom du fabricant : Bburago - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** 31018 - **Matières :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** blanc - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** Papamobile de Jean-Paul II - **Prix :** 15 euros.

Depuis 1930, Mercedes-Benz est le fournisseur officiel du Vatican. Cette 230 GE a été utilisée par Jean-Paul II. Ce n'est qu'après le 13 mai 1981 et l'attentat dont le pape a été victime que ce véhicule fut doté d'une verrière antiballes. La finition est digne des miniatures industrielles les plus belles.

Porsche 911 Turbo 1977



Nom du fabricant : Minichamps - **Echelle :** 1/12 - **Réf. :** 125066115 - **Matières :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** rouge Strawberry - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** non - **Prix :** 249,95 euros.

Cette superbe 911 Turbo de 1977 ne sera diffusée qu'en 100 exemplaires. On s'explique mal l'absence de parties ouvrantes et de plaque d'immatriculation à cette échelle, et surtout à ce tarif.

Renault 10 1969

Nom du fabricant : Ottomobile - **Echelle :** 1/18 - **Réf. :** OT231 - **Matières :** résine - **Couleurs :** rouge étrusque 763 - **Parties ouvrantes :** non

Peugeot 106 Rallye Gr. N 1997

Nom du fabricant : Ottomobile - **Echelle :** 1/18 - **Réf. :** OT282 - **Matières :** résine - **Couleurs :** tricolore blanc, rouge et bleu - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** Rallye des Vins-Mâcon 1987 (n°126) - **Prix :** 170 euros.

Sébastien Loeb a fait ses débuts en compétition au sein de l'équipe Ambition Sport Auto dirigée par Dominique Heintz. L'épreuve des Vins-Mâcon est le troisième rallye de Loeb et sa première victoire en N1 au volant de cette 106. La miniature qu'en a réalisée Ottomobile est absolument splendide. L'aménagement intérieur est ultra-complet avec arceaux et ceintures de sécurité, sièges baquet et tableau de bord spécifique. Une perfection qui a logiquement un coût.

Renault Galion Bus Amiot

Nom du fabricant : Perfex - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** 119Pi - **Matières :** résine - **Couleurs :** bicolore jaune et rouge - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** essuie-glaces, grille de calandre, barre de toit et galerie - **Décorations :** Pinder RTF - **Prix :** 110 euros.

Ce véhicule était utilisé, à l'échelle 1, par le cirque Pinder de 1961 à 1967. Comme à son habitude, Perfex a fignolé cette reproduction, la dotant de formes justes et d'une finition remarquable grâce à l'ajout de nombreuses pièces photodécoupées. La galerie de toit aurait mérité d'être un peu moins haute.

- **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** non - **Prix :** 137 euros.

La Renault 10 se fait plutôt rare en modèle réduit. Aussi, saluons l'initiative d'Ottomobile qui nous livre ici 999 unités d'une miniature en tous points parfaite.

Renault 18 Turbo Break 1984

Nom du fabricant : Ottomobile - **Echelle :** 1/18 - **Réf. :** OT269 - **Matières :** résine - **Couleurs :** rouge 705 - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** Turbo - **Prix :** 137 euros.

Au moment de sa sortie, la R18 Turbo en version break n'avait rien à envier aux allemandes avec son 4 cylindres et ses 125 ch ralentis par quatre freins à disques. L'aménagement intérieur était tout aussi convaincant (sièges baquet en cuir à l'avant, vitres électriques). Le rouge 705 choisi ici par Ottomobile était assez rare à l'époque, et les jantes empruntées à la Fuego sont bien présentes.

Renault Dauphine 1093 1962

Nom du fabricant : Milezim - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** Z0001 - **Matières :** résine - **Couleurs :** bicolore blanc et bleu - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** essuie-glaces - **Décorations :** 1093 - **Prix :** 39 euros.

Spark commercialise désormais ses miniatures via sa boutique parisienne Auto-Moto. Le premier modèle de la gamme Milezim est donc cette Dauphine 1093 de 1962 parfaitement réalisée. Disponible au 01 45 08 05 05 ou 06 31 43 10 10.

Rochet-Schneider 23000 1937

Nom du fabricant : Perfex - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** 317 - **Matières :** résine - **Couleurs :** bicolore rouge et noir - **Parties ouvrantes :** capote ouverte - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** essuie-glaces et entourages de vitres, grille sous pare-chocs - **Décorations :** non - **Prix :** 148 euros.

Déjà diffusé en version capote fermée, ce Rochet-Schneider revient cette fois-ci capote ouverte et pourvu d'une figurine. A l'échelle 1, huit exemplaires de cet autocar ont été fabriqués, tous dédiés au transport de pèlerins et touristes se rendant au sanctuaire de Notre-Dame de La Salette, en Isère.

Simca 1100 Ti 1975

Nom du fabricant : Ottomobile - **Echelle :** 1/18 - **Réf. :** OT597 - **Matières :** résine - **Couleurs :** jaune Maya - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** non - **Prix :** 137 euros.

Lancée à l'échelle 1 en 1968, la Simca 1100 aura rapidement du succès. La Ti sera commercialisée quelques années plus tard, en 1973. Elle recevra des pneus Dunlop, des feux longue portée, une sellerie en skaï spécifique et un 4 cylindres développant 82 ch. C'est cette version qu'Ottomobile nous offre dans un jaune Maya emblématique des années 70 et à 999 exemplaires.

Simca Aronde Commerciale 1953

Nom du fabricant : PCT - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** 62 - **Matières :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** quadricolore jaune, bleu, rouge et blanc - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** Gonon - **Prix :** 13,99 euros.

Voici le fascicule n°62 de la collection d'Hachette consacrée aux véhicules publicitaires. Cette Aronde Commerciale est peinte aux couleurs de la fromagerie Gonon. La décoration extérieure est l'œuvre du carrossier lyonnais Chanteur.

Volvo 740 Turbo 1987

Nom du fabricant : Ottomobile - **Echelle :** 1/18 - **Réf. :** OT263 - **Matières :** résine - **Couleurs :** argent métallisé - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** non - **Prix :** 137 euros.

Cette Volvo 740 qui, à l'échelle 1, a bouleversé les codes de la marque par ses lignes simples, sortira à 1 250 exemplaires tous numérotés. L'aménagement intérieur est à l'instar de la finition : parfait.

Toyota Celica TCT Gr. B 1984

Nom du fabricant : Ixo - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** RAC258 - **Matières :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** bicolore rouge et blanc - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** Safari Rallye 1984 (n°5) - **Prix :** 39 euros.

Voici la Toyota Celica vainqueur du 32e Safari Rallye de 1984 qui se courait au Kenya. Elle était déjà proposée en miniatures, mais au 1/18 et par Ottomobile (réf. OT217).

Triumph TR6 1973

Nom du fabricant : Minichamps - **Echelle :** 1/18 - **Réf. :** 155132032 - **Matières :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** bleu foncé - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** non - **Prix :** 89 euros.

Nouveau coloris pour cette TR6 de 1973 qui dispose d'une ligne réussie et d'une finition parfaite. L'aménagement intérieur n'est pas en reste avec, entre autres, une planche de bord imitation bois plus vraie que nature. 350 exemplaires en seront commercialisés.

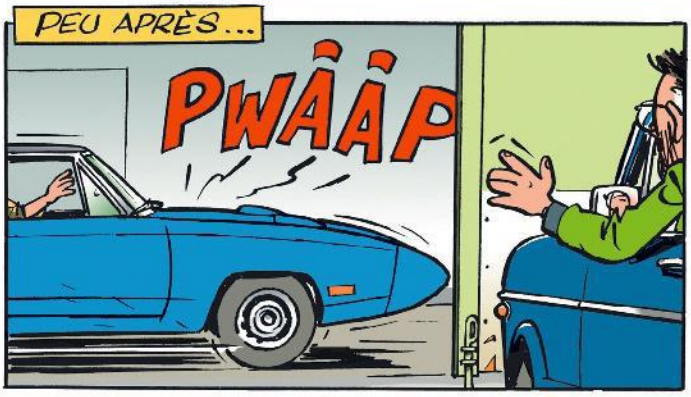
Volkswagen Coccinelle 1942

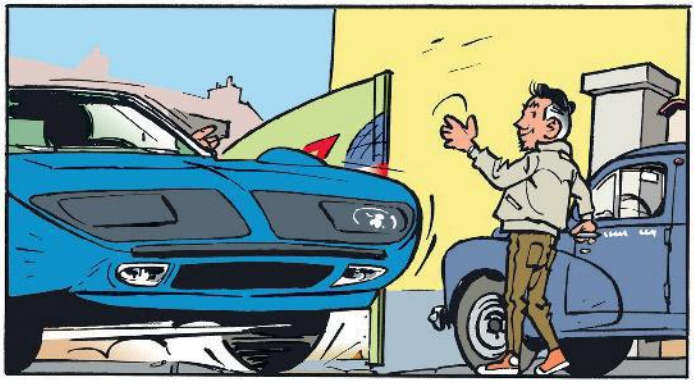
Nom du fabricant : Rio - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** 4568 - **Matières :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** noir - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** antenne - **Décorations :** version Présentation de la voiture des SS - **Prix :** 54,90 euros.

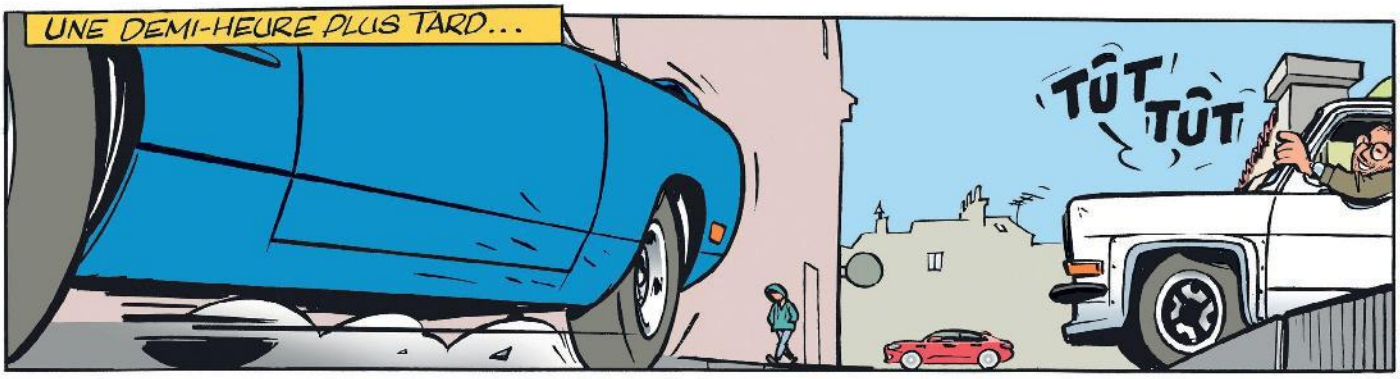
Rio propose une rare version Présentation de la future voiture des SS. Nous sommes en 1942 et vous remarquerez la plaque d'immatriculation spécifique, le masquage des phares et l'antenne placée en milieu de caisse.

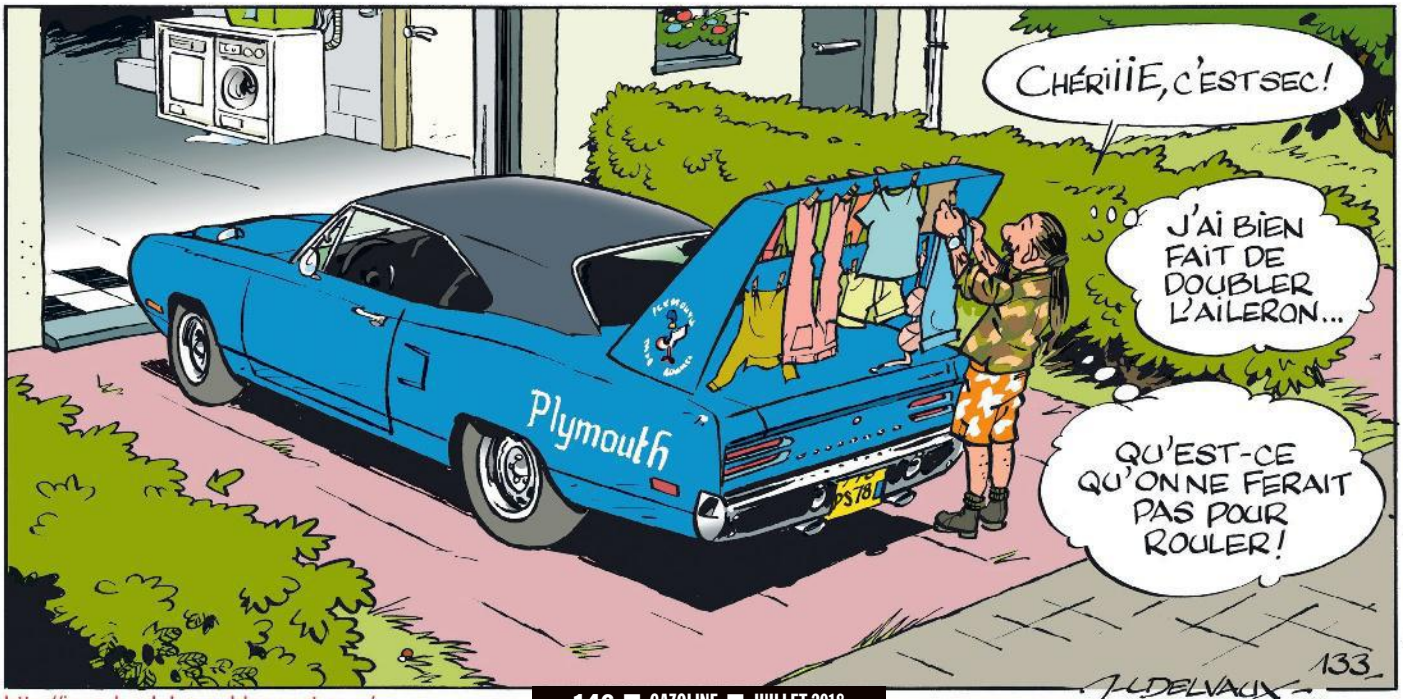
Est-ce que j'ai l'aileron ?

Par Jean-Luc Delvaux









IDÉE : NANCY DELVAUX

http://jean-lucdelvaux.blogspot.com/

www.mcda.com
MEHARI CÔTE D'AZUR
MCDA
☆☆☆ 30 ans de Passion ☆☆☆
un maximum de promotions sur
www.mcda.com
Méhari - 2cv - Dyane - Acadiane - Ami 6 - Ami 8
Conforme au produit Constructeur
395,00€
343,65€
réf 064 Capot de 2CV Neuf
17,00€
14,79€
réf 2463 Appuie tête AZ AZL AZLPO
141,00€
122,67€
réf 645 Carter Ventilateur Disque
49,50€
43,07€
réf 2458 Réparation Excentrique de Freins
49,50€
43,07€
réf 781 Boitier filtre à Air NM
D'autres nouveautés vous attendent cette Année
Gamme Ami 6 - Ami 8 - Dyane
*** Demandez notre catalogue Gratuit ***
831 Avenue des Bousquets ZAC des Bousquets 83390 Cuers - Tél : 04 94 28 53 53 - Magasin Ouvert du Lundi au Vendredi 8h30 -12h00 14h00 -18h30

Classic Car Sellerie
Spécialiste Intérieurs
Voitures Anciennes
NOUVEAUTÉ
NOUVEAUTÉ
SELLES POUR
MOTOS ANCIENNES
CONTACTEZ NOUS
TISSUS PEUGEOT GTI
Contact : Roman Roger
831 Avenue des Bousquets 83390 Cuers - Tél : 06.58.76.88.75 - email : roger.r@mcda.com
www.classiccarsellerie.com

HTX Classic cars, le lubrifiant des passionnés

La gamme de lubrifiants HTX Classic cars se compose de trois familles de produits : **HTX Collection**, **HTX Prestige** et **HTX Chrono.** ELF répond ainsi aux attentes des propriétaires exigeants de voitures classiques, avec un produit de qualité, fruit de son expertise et unique en son genre.

Les lubrifiants ELF sont synonymes de **passion**, de **performance** et de **technologie**. Avec la gamme HTX Classic cars, ELF s'adresse aux amoureux des voitures classiques et de collection avec des huiles spécifiquement développées pour répondre aux exigences de ces modèles.

Retrouvez-nous sur www.lubrifiants.elf.fr

elf

Une marque de TOTAL